

**HUBUNGAN ANTARA KONFORMITAS DENGAN KEDISIPLINAN  
BERLALU LINTAS PADA ANGGOTA KLUB MOTOR**

**SKRIPSI**

**Diajukan Kepada Fakultas Psikologi Universitas Muhammadiyah Surakarta  
Untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan Dalam  
Memperoleh Gelar Sarjana S-1 Psikologi**



**Diajukan Oleh :**

**Yunistika Dwi Insanti  
F 100 020 001**

**FAKULTAS PSIKOLOGI  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SURAKARTA  
2010**

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang Masalah**

Disiplin sangat diperlukan di seluruh aspek kehidupan. Masyarakat sebagai subjek hukum harus patuh dan disiplin terhadap aturan hukum yang telah ditetapkan oleh pemerintah, dengan kedisiplinan yang baik maka akan tercapai masyarakat yang teratur dan sejahtera. Memang tidak mudah untuk memahami manfaat dari disiplin yang baik, terkadang terasa lebih menguntungkan apabila melakukan hal yang sebaliknya misalnya dalam disiplin berlalu lintas (Siregar, 2009).

Masalah kedisiplinan berlalu lintas yang buruk merupakan fenomena yang terjadi di kota-kota besar di negara-negara sedang berkembang. Di Indonesia pemerintah pernah menyerukan gerakan disiplin nasional dalam kehidupan bermasyarakat yang dimulai dari 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. Di beberapa 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, berkendara tanpa memiliki surat-surat yang lengkap, kebut-kebutan dan bermanuver di jalan yang padat (Irawan, 2008).

Fenomena ketidakdisiplinan masyarakat dalam berlalu lintas ini salah satunya didukung oleh hasil penelitian yang dilakukan Kepala Subdirektorat Penegakan Hukum, Direktorat Lalu Lintas Kepolisian Daerah Metropolitan Jakarta Raya, Ajun Komisaris Besar Polisi (AKBP) Naufal Yahya pada tahun 2003 menemukan adanya pelanggaran lalu lintas yang dilakukan (khususnya perilaku) pengendara sepeda motor dan kendaraan roda empat saat berada di garis depan lampu lalu lintas (*behavior the lead vehicle at stoplines*) pada sepuluh perempatan jalan di ibukota Jakarta, yaitu 30 persen pengendara mobil berhenti melewati *stopline* atau berada di luar garis jalan sedangkan pengendara roda dua yang melanggar mencapai 57 persen. Ironisnya, hal ini dilakukan ketika ada polisi mengingatkan seharusnya para pengguna jalan bisa lebih menaati peraturan yang ada (Wirawan, 2006).

Budaya disiplin sangat diperlukan dalam mengatur suatu kelompok atau masyarakat, karena masyarakat Indonesia pada umumnya belum memiliki kedisiplinan yang baik dalam berlalu lintas. Data Ditlantas Kepolisian Daerah Metro Jaya mencatat rentang jumlah korban meninggal karena kecelakaan lalu lintas dari tahun 2001 sampai Juni 2008 berkisar antara 400 sampai 1.200 orang setiap tahun. Periode tahun 2004-2007 adalah periode tertinggi korban meninggal dengan jumlah rata-rata lebih dari 1000 jiwa, dan yang menjadi korban kecelakaan lalu lintas hampir 50% berusia muda yaitu antara 15-21 tahun. Resiko kecelakaan bagi pengguna sepeda motor memang jauh lebih besar daripada jenis kendaraan

roda empat, dari 5.154 kasus yang terjadi 70% diantaranya melibatkan sepeda motor (Irawan, 2008).

Pengendara memegang peranan vital dalam berlalu lintas. Temuan di berbagai negara menunjukkan bahwa faktor manusia merupakan penyebab utama. Hal ini dikemukakan oleh Sutawi (2006) bahwa di Amerika Serikat dan Inggris menunjukkan 65-77% kecelakaan jalan disebabkan oleh faktor manusia. Di Indonesia, menurut data statistik Polri mencatat angka sebesar 84% sedangkan data Departemen Perhubungan sebesar 86,8% setiap kecelakaan disebabkan oleh faktor pengemudi, mulai dari berkendara tanpa perlengkapan yang memadai, pelanggaran rambu-rambu dan pengatur lalu lintas, teknik dan kemampuan berkendara yang tidak benar hingga berkendara dalam kontrol yang buruk seperti mengantuk, mabuk alkohol atau narkoba. Pendapat yang relevan juga diungkapkan oleh Aryanto (2009) 91% kecelakaan yang terjadi disebabkan oleh *human error*, 5% disebabkan faktor kendaraan, 3% faktor jalan dan 1% 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.

Patuh pada peraturan lalu lintas diperlukan untuk dapat mewujudkan lalu lintas yang baik. Patuh bisa juga disebut disiplin. Menurut Lembaga Ketahanan Nasional (Ahmadi, 2002) disiplin adalah kepatuhan untuk menghormati dan melaksanakan suatu sistem yang mengharuskan orang untuk tunduk pada keputusan, perintah atau peraturan yang berlaku. Senada Matindas (Unaradjan, 2003) juga mengemukakan bahwa disiplin merupakan kepatuhan pada peraturan, bila seseorang berperilaku disiplin maka ia diharapkan bertingkah laku patuh, menurut dan mengikuti aturan-aturan tertentu di lingkungannya.

Menurut Tamrin (Hamonangan, 2009) untuk menumbuhkan disiplin dalam kehidupan sehari-hari memang harus lebih banyak melalui contoh dan keteladanan. Di Inggris, penanaman disiplin berlalu lintas tidak hanya mendatangkan petugas khusus ke sekolah dan memberikan sosialisasi serta demonstrasi tertib berlalu lintas, tetapi juga melalui praktek misalnya secara bergantian murid dilibatkan dalam membantu teman-temannya dan warga sekitar untuk menyeberang jalan di depan sekolah.

Disiplin tidak hanya ditujukan bagi golongan tertentu saja melainkan harus ada pada setiap warga negara termasuk didalamnya para remaja. Pada tahap remaja, seseorang akan tertarik pada kelompok sebaya karena remaja menginginkan teman yang mempunyai minat dan sikap yang sama sehingga banyak melakukan kegiatan bersama dalam mengisi waktu luangnya (Sumarni, 2008). Salah satu bentuk kelompok di kalangan remaja adalah klub motor. Berkembangnya klub motor atau komunitas bikers di Kota Solo merupakan sebuah realita yang dihasilkan dari perkembangan sosial masyarakat yang semakin heterogen. Hal tersebut tidak menutup kemungkinan akan menimbulkan implikasi sosial yang positif maupun negatif. Situasi yang berkembang saat ini di sebagian masyarakat adalah klub motor melakukan tindakan-tindakan yang meresahkan masyarakat seperti balapan liar, mabuk-mabukan, tawuran, maupun narkoba. Bahkan komunitas bikers dianggap sebagai mesin penghasil generasi yang anarkis karena perilaku anggota klub motor di jalan terkadang mengganggu kenyamanan dan keamanan, misalnya saat konvoi di jalan raya. Rombongan konvoi ini seolah-olah menjadi penguasa jalan sehingga pengguna jalan yang lain harus mengalah, apabila tidak mau maka mereka tidak segan-segan untuk melakukan tindakan

intimidasi berupa makian, ancaman bahkan tindak kekerasan pada pengguna jalan lain yang juga memiliki hak sama atas penggunaan jalan umum (Irmawan, 2005).

Hasil wawancara pra penelitian dengan Yanto (Ketua SOTIC, 2009) dapat diketahui bahwa kenyataannya masih banyak anggota klub motor yang melanggar peraturan lalu lintas. Peraturan SOTIC memberikan sanksi bagi anggota yang ditangkap polisi karena melanggar peraturan lalu lintas. Sanksi terberat yang diberikan oleh pengurus SOTIC yaitu mengeluarkan anggota dari klub. Sanksi-sanksi telah diberikan bagi anggota yang melanggar peraturan lalu lintas, akan tetapi pelanggaran-pelanggaran tersebut masih sering terjadi. Pengurus merasa khawatir dengan sikap anggota klub SOTIC yang masih melakukan pelanggaran lalu lintas dan mengakibatkan terjadinya kecelakaan lalu lintas, yang nantinya dapat merugikan anggota itu sendiri dan pengguna jalan lainnya.

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 servis atau modifikasi sehingga dapat menambah pengetahuan akan seluk-beluk mengenai motor. Bahkan pengetahuan yang diperoleh bisa dijadikan modal di masa depan yaitu dengan membuka usaha bengkel servis atau modifikasi motor. Di setiap klub motor pasti memiliki struktur organisasi dan pada waktu-waktu tertentu anggota klub motor ini berkumpul untuk mengagendakan 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).

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. Di Kota Sukabumi, ada 16 klub motor yang terus dibina oleh pihak kepolisian agar bisa memberi contoh yang baik bagi pengguna jalan lainnya (<http://newspaper.pikiran-rakyat.com>, 2009). Begitu juga yang dilakukan oleh Satlantas Polres Klaten yang berupaya merangkul klub motor yang ada untuk dijadikan sebagai mitra Satlantas dalam mewujudkan dan menjaga keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas atau yang disingkat Kamseltibcar Lantas. Tujuan pihak kepolisian melibatkan klub motor yaitu diharapkan remaja anggota klub motor bisa menjadi teladan teman-temannya di sekolah. Selain itu juga mampu mengubah remaja agar dapat mengendalikan dirinya maupun menambah pengetahuan dalam berlalu lintas (<http://mail.info-lantas.com>, 2009).

Faktor yang mempengaruhi remaja mampu mengendalikan dirinya, termasuk mengendalikan kesadaran dan kedisiplinan berlalu lintas adalah konformitas. Hurlock (2001) berpendapat 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 oleh pendirian mereka sendiri.

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 lingkungannya sosialnya, salah satunya dengan melakukan konformitas. Lebih lanjut Zebua dan Nurdjayadi mengatakan 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 status interim yaitu suatu masa perkembangan yang berada diantara masa kanak-kanak dan dewasa, dan dalam masa peralihan tersebut remaja melakukan proses mencari jati diri.

Kelman (Colichul, 2007) berpendapat konformitas adalah sebuah fenomena sosial dimana seseorang menyesuaikan tingkah laku, sikap, dan pandangan agar sesuai dengan orang lain (kelompok). Di dalam konformitas ada suatu tekanan yang tidak kelihatan dari lingkungan sekitar yang memaksa seseorang agar bertingkah 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 (2001) 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 individu dengan norma lingkungan sosial.

Penelitian ini mencoba melakukan kajian terhadap faktor konformitas, dimana adanya konformitas dalam suatu kelompok membuat individu-individu yang menjadi anggotanya akan bersedia melakukan kegiatan yang sama di antara mereka. Hal ini memperlihatkan bahwa individu akan berperilaku apa saja sesuai dengan kehendak kelompoknya, dengan kata lain perilaku atau pendirian individu bisa dipengaruhi oleh kelompok dimana dia berada. Seperti halnya klub motor sebagai salah satu wadah perkumpulan remaja. Klub motor yang terorganisir dengan baik adalah klub yang peduli keselamatan dan keamanan ketika berkendara di jalan, yaitu dengan memberi pengaruh kepada anggota kelompoknya agar berdisiplin dalam mematuhi peraturan lalu lintas yang ada. Sebaliknya, klub motor yang tidak terorganisir 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 tata tertib lalu lintas, misalnya melakukan kebut-kebutan dan balapan liar. Kondisi ini juga bisa dipengaruhi oleh usia remaja yang masih dalam tahap masa perkembangan dan pencarian identitas diri sehingga kurang mampu mengontrol emosi dengan baik.

Atas dasar pemikiran di atas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah apakah ada hubungan antara konformitas dengan kedisiplinan berlalu lintas

pada anggota klub motor. Berdasarkan rumusan masalah tersebut peneliti tertarik untuk mengkaji secara empirik dengan mengadakan penelitian berjudul **“Hubungan Antara Konformitas Dengan Kedisiplinan Berlalu Lintas Pada Anggota Klub Motor”**.

### **B. Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian ini antara lain untuk mengetahui :

1. Hubungan antara konformitas anggota klub motor dengan kedisiplinan berlalu lintas pada anggota klub motor.
2. Tingkat konformitas pada anggota klub motor.
3. Tingkat kedisiplinan berlalu lintas pada anggota klub motor.
4. Seberapa besar peran konformitas terhadap kedisiplinan berlalu lintas pada anggota klub motor.

### **C. Manfaat Penelitian**

1. Bagi pengurus klub motor

Hasil penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai tambahan informasi bagi pengurus klub motor tentang konformitas dan kedisiplinan berlalu lintas sehingga pengurus dapat menekankan kepada anggota klub motor untuk selalu mentaati peraturan melalui penyesuaian kegiatan yang dilakukan dalam kelompok (konformitas).

2. Bagi anggota klub motor

Hasil penelitian ini dapat memberikan gambaran tentang konformitas dengan kedisiplinan berlalu lintas pada anggota klub motor, sehingga subjek penelitian

diharapkan dapat memahami pentingnya disiplin dalam berlalu lintas dan semakin mentaati peraturan lalu lintas.

3. Bagi peneliti selanjutnya

Hasil penelitian ini memberikan wacana pemikiran dan sumbangan informasi berupa data-data empirik tentang hubungan antara konformitas dengan kedisiplinan berlalu lintas pada anggota klub motor.