

**HUBUNGAN ANTARA *SELF AWARENESS* DENGAN  
KEDISIPLINAN DALAM BERLALU LINTAS PADA  
SISWA SMAN 12 BANDA ACEH**

**SKRIPSI**

**Diajukan Oleh:**

**M. ROMY SUPRIYATNA**  
**NIM. 140901035**



**PROGRAM STUDI PSIKOLOGI  
FAKULTAS PSIKOLOGI  
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY  
BANDA ACEH  
2020**

**HUBUNGAN ANTARA *SELF AWARENESS* DENGAN KEDISIPLINAN  
DALAM BERLALU LINTAS PADA SISWA SMAN 12  
BANDA ACEH**

**SKRIPSI**

**Diajukan Kepada Fakultas Psikologi  
Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh  
Sebagai Salah Satu Syarat untuk Memperoleh  
Gelar Sarjana S-1 Psikologi (S.Psi)**

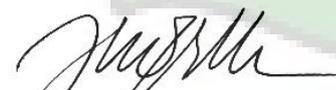
**Oleh**

**M. ROMY SUPRIYATNA  
NIM. 140901035**

**Disetujui Oleh:**

**Pembimbing I**

**Pembimbing II**

  
**Julianto, S.Ag., M.Si  
NIP. 197209021997031002**

  
**Barmawi, S.Ag., M.Si  
NIP. 197001032014111002**

**HUBUNGAN ANTARA *SELF AWARENESS* DENGAN KEDISIPLINAN  
DALAM BERLALU LINTAS PADA SISWA SMAN 12  
BANDA ACEH**

**SKRIPSI**

**Telah Dinilai oleh Panitia Sidang Munaqasyah Skripsi  
Fakultas Psikologi UIN Ar-Raniry Banda Aceh  
dan Dinyatakan Lulus serta Disahkan sebagai  
Tugas Akhir untuk Memperoleh Gelar  
Sarjana S-1 Psikologi (S.Psi)**

**Pada Hari, Tanggal : Selasa, 24 Januari 2020 M  
28 Jumadil Awal 1441 H**

**Panitia Sidang Munaqasyah**

**Ketua,**

  
**Julianto, S.Ag., M.Si**  
**NIP. 197209021997031002**

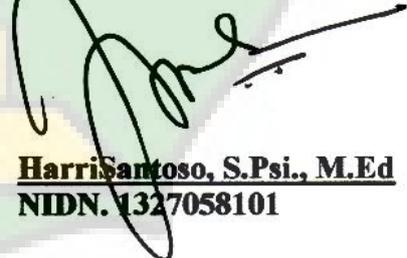
**Sekretaris,**

  
**Barmawi, S.Ag., M.Si**  
**NIP. 197001032014111002**

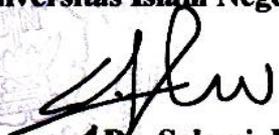
**Penguji I,**

  
**Jasmadi, S.Psi., MA., Psikolog**  
**NIP. 197609122006041001**

**Penguji II,**

  
**Harri Santoso, S.Psi., M.Ed**  
**NIDN. 1327058101**

**Mengetahui  
Dekan Fakultas Psikologi  
Universitas Islam Negeri Ar-Raniry**

  
**Dr. Salami, MA**  
**NIP. 196512051992032003**

## PERNYATAAN KEASLIAN

Dengan ini penulis menyatakan bahwa dalam skripsi ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu Perguruan Tinggi di Banda Aceh, dan sepanjang pengetahuan penulis juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis dirujuk dalam naskah ini dan disebutkan dalam daftar pustaka. Jika di kemudian hari ada tuntutan dari pihak lain atas karya saya, dan ternyata memang ditemukan bukti bahwa saya telah melanggar pernyataan ini, maka saya siap menerima sanksi berdasarkan aturan yang berlaku di Fakultas Psikologi UIN Ar-Raniry Banda Aceh.

Banda Aceh, 22 Januari 2020  
Yang Menyatakan,



  
M. Romy Supriyatna

## KATA PENGANTAR

اللّٰهُمَّ الرَّحْمٰنَ الرَّحِیْمَ

Alhamdulillah, segala puji dan syukur kehadirat Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya setiap saat, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Hubungan *Self Awareness* dengan Kedisiplinan dalam Berlalu Lintas pada Siswa SMAN 12 Banda Aceh”. Shalawat serta salam semoga tetap Allah limpahkan kepada Nabi Muhammad SAW, atas segala perjuangannya sehingga kita dapat merasakan indahny hidup di bawah naungan Islam. Skripsi ini disusun untuk memenuhi syarat dalam menempuh ujian akhir guna memperoleh gelar sarjana jenjang strata satu (S-1) di Program Studi Psikologi Fakultas Psikologi UIN Ar-Raniry Banda Aceh.

Penulis menyadari bahwa terselesaikannya skripsi ini tidak terlepas dari bantuan, dukungan serta bimbingan berbagai pihak secara langsung maupun tidak langsung, baik moril maupun materil. Terutama penulis ucapkan terimakasih yang tak terhingga kepada kedua orang tua tercinta yang selalu mendoakan dan selalu setia mendengar setiap keluh kesah serta selalu memberikan motivasi kepada penulis. Kepada seluruh keluarga besar yang senantiasa memberikan doa dan dukungan semangat kepada penulis.

Selanjutnya penulis dengan kesungguhan hati menyampaikan penghargaan dan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Ibu Dr. Salami, MA selaku Dekan Fakultas Psikologi UIN Ar-Raniry.
2. Bapak Jasmadi, S.Psi., M.A., Psikolog selaku Wakil Dekan I Dan Penguji I Sidang Skripsi yang telah banyak meluangkan waktu, tenaga untuk membantu secara ikhlas serta memberikan motivasi kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
3. Bapak Barmawi, S.Ag., M.Si selaku Sekretaris Program Studi Psikologi dan selaku pembimbing kedua yang telah memberikan dorongan dan semangat serta bimbingan kepada penulis untuk penyelesaian skripsi ini.
4. Bapak Julianto, S.Ag., M.Si selaku pembimbing satu yang telah meluangkan banyak waktu, tenaga, serta memberikan saran bagi penulis dalam proses penyelesaian skripsi ini.
5. Bapak Harri Santoso, S.Psi., M.Ed selaku Penguji II Sidang Skripsi yang sangat tertarik dan antusias dengan judul skripsi saya.
6. Seluruh dosen Fakultas Psikologi UIN Ar-Raniry yang dengan penuh kesabaran dan keikhlasan untuk memberikan ilmu kepada penulis.
7. Seluruh staff akademik, dan staff tata usaha Fakultas Psikologi UIN Ar-Raniry yang telah banyak membantu dalam menyelesaikan administrasi dan berbagai hal selama perkuliahan hingga penyelesaian skripsi ini.
8. Seluruh teman-teman angkatan pertama Fakultas Psikologi UIN Ar-Raniry yang sama-sama berjuang dalam menyelesaikan skripsi.

9. Adik-adik leting 2015 yang telah membantu dalam proses penyelesaian skripsi ini.
10. Sahabat-sahabat terdekat yang telah banyak memberikan bantuan, motivasi, dan kekuatan kepada penulis.
11. Seluruh Siswa dan Guru SMAN 12 Banda Aceh yang telah banyak membantu dalam proses penyelesaian skripsi ini
12. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu yang telah membantu dalam penyelesaian penulisan skripsi ini.

Semoga Allah memberikan pahala yang tak henti-hentinya kepada semua pihak, sebagai balasan atas segala kebaikan dan bantuan yang diberikan. Harapan penulis, semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat, khususnya kepada penulis dan umumnya bagi seluruh pihak yang terkait. Akhirnya, dengan segala kerendahan hati penulis menyadari masih banyak terdapat kekurangan, sehingga penulis mengharapkan adanya saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini.

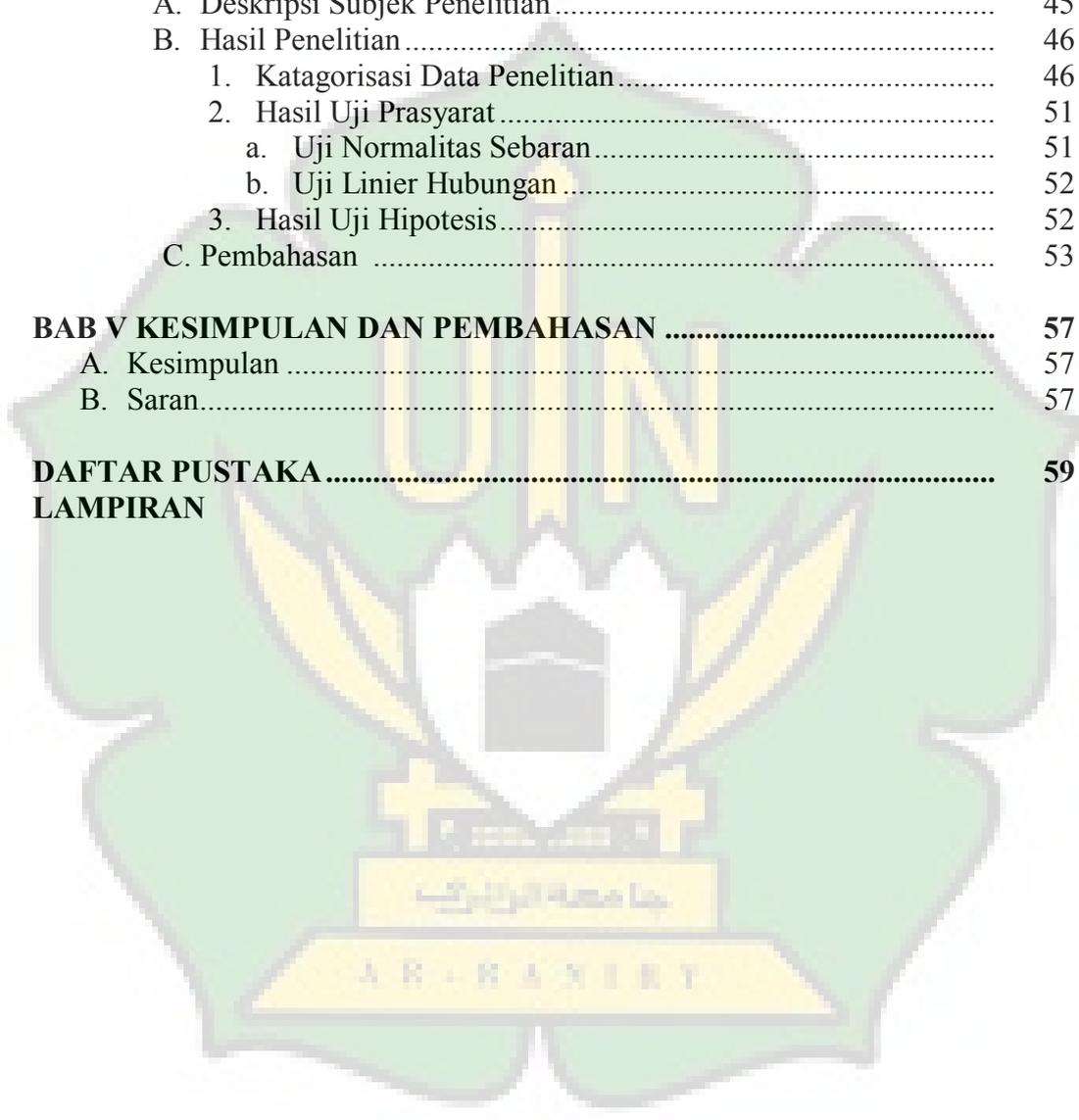
Banda Aceh, 22 Januari 2020  
Penulis,

M. Romy Supriyatna

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL .....	i
LEMBAR PERSETUJUAN .....	ii
LEMBAR PENGESAHAN .....	iii
PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
KATA PENGANTAR.....	v
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR TABEL.....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	ix
DAFTAR LAMPIRAN .....	x
ABSTRAK VERSI INDONESIA .....	xii
ABSTRAK VERSI INGGRIS.....	xiii
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang Masalah .....	1
B. Rumusan Masalah.....	6
C. Tujuan Penelitian .....	6
D. Manfaat Penelitian .....	6
E. Keaslian Penelitian .....	7
<b>BAB II KAJIAN PUSTAKA.....</b>	<b>10</b>
A. <i>Self Awareness</i> (Kesadaran Diri) .....	11
1. Definisi <i>Self Awareness</i> (Kesadaran Diri) .....	10
2. Faktor-faktor yang Mempengaruhi <i>Self Awareness</i> .....	11
3. Aspek-aspek <i>Self Awareness</i> .....	13
4. Ciri-ciri individu dengan <i>self awareness</i> yang baik.....	15
B. Kedisiplinan dalam Berlalu Lintas .....	16
1. Definisi Kedisiplinan dalam Berlalu Lintas.....	16
2. Aspek-aspek Kedisiplinan dalam Berlalu Lintas .....	18
3. Faktor yang Mempengaruhi Kedisiplinan .....	19
C. Kerangka Konseptual.....	21
D. Hipotesis .....	24
<b>BAB III METODE PENELITIAN .....</b>	<b>25</b>
A. Pendekatan dan Metode Penelitian .....	25
B. Identifikasi Variabel Penelitian .....	25
C. Definisi Operasional .....	25
D. Subjek Penelitian .....	26
E. Teknik Pengumpulan Data.....	27
1. Persiapan Alat Ukur.....	27
2. Pelaksanaan Uji Coba ( <i>Try Out</i> ) Alat Ukur.....	34
3. Proses Pelaksanaan Penelitian .....	34

F. Validitas dan Reliabilitas Alat Ukur .....	35
1. Validitas .....	35
2. Reliabilitas .....	37
G. Teknik Analisis Data .....	43
<b>BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN.....</b>	<b>45</b>
A. Deskripsi Subjek Penelitian .....	45
B. Hasil Penelitian .....	46
1. Katagorisasi Data Penelitian .....	46
2. Hasil Uji Prasyarat .....	51
a. Uji Normalitas Sebaran .....	51
b. Uji Linier Hubungan .....	52
3. Hasil Uji Hipotesis .....	52
C. Pembahasan .....	53
<b>BAB V KESIMPULAN DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>57</b>
A. Kesimpulan .....	57
B. Saran.....	57
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>59</b>
<b>LAMPIRAN</b>	



## DAFTAR TABEL

Tabel 3.1	Jumlah Siswa SMAN 12 Banda Aceh.....	27
Tabel 3.2	Blue Print Skala <i>Self Awareness</i> .....	30
Tabel 3.3	Skor Aitem Skala <i>Self Awareness</i> .....	31
Tabel 3.4	Blue print Skala kedisiplinan Dalam Berlalu lintas .....	32
Tabel 3.5	Skor Aitem Skala Kedisiplinan Dalam Berlalu lintas.....	33
Tabel 3.6	Koefisien <i>CVR</i> Skala <i>Self Awareness</i> .....	36
Tabel 3.7	Koefisien <i>CVR</i> Skala kedisiplinan dalam berlalu lintas.....	37
Tabel 3.8	Koefisien Daya Beda Aitem Skala <i>Self Awareness</i> tahap I .....	38
Tabel 3.9	Koefisien Daya Beda Aitem Skala <i>Self Awareness</i> tahap II .....	39
Tabel 3.10	<i>Blue print</i> akhir skala <i>self awareness</i> .....	40
Tabel 3.11	Koefisien Daya Beda Aitem Kedisiplinan dalam Berlalu lintas siswa tahap I.....	41
Tabel 3.12	Koefisien Daya Beda Aitem Kedisiplinan dalam Berlalu lintas siswa tahap II.....	41
Tabel 3.13	<i>Blue print</i> akhir skala kedisiplinan dalam berlalu lintas .....	43
Table 4.1	Data demografi sampel penelitian.....	45
Tabel 4.2	Deskripsi data penelitian skala <i>self awareness</i> .....	47
Tabel 4.3	Katagori <i>Self Awareness</i> pada Siswa SMAN 12 Banda Aceh .....	48
Tabel 4.4	Deskripsi Data Penelitian Skala Kedisiplinan.....	49
Tabel 4.5	Katagorisasi Kedisiplinan pada Siswa SMAN 12 Banda Aceh ....	50
Tabel 4.6	Uji Normalitas dengan <i>One-sampel Kolmogrov-Smirnov Test</i> .....	51
Tabel 4.7	Uji Linieritas Hubungan Data Penelitian .....	52
Tabel 4.8	Uji Hipotesis Data Penelitian.....	53

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Bagan Kerangka Konseptual.....23



## DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Tabulasi Koefisien *CVR* Skala *Self Awareness* dan Skala Kedisiplinan dalam berlalu lintas.
- Lampiran 2 Skala Uji Coba *Self Awareness* dan Skala Kedisiplinan dalam berlalu lintas.
- Lampiran 3 Tabulasi Data Uji Coba *Self Awareness* dan Skala Kedisiplinan dalam berlalu lintas.
- Lampiran 4 Koefisie Daya Beda Aitem Skala *Self Awareness* dan Skala Kedisiplinan dalam berlalu lintas.
- Lampiran 5 Skala Penelitian *Self Awareness* dan Skala Kedisiplinan dalam berlalu lintas.
- Lampiran 6 Tabulasi Data Penelitian Data *Self Awareness* dan Skala Kedisiplinan dalam berlalu lintas.
- Lampiran 7 Analisis Penelitian: Uji Normalitas, Uji Linieritas, dan Uji Hipotesis Skala *Self Awareness* dan Skala Kedisiplinan dalam berlalu lintas.
- Lampiran 8 Administrasi Penelitian: SK Skripsi, dan Surat Pengantar Penelitian.

## **Hubungan *Self Awareness* dengan Kedisiplinan dalam Berlalu Lintas pada Siswa SMAN 12 Banda Aceh**

### **ABSTRAK**

Nama : M Romy Supriyatna  
NIM : 140901035

Berlalu lintas sudah menjadi fenomena yang umum dan merupakan rutinitas yang sering dilakukan oleh masyarakat termasuk siswa sekolah. Namun pada kenyataannya aktivitas dalam berlalu lintas cenderung sering tidak ditaati sebagaimana mestinya sehingga kecelakaan dan ketidakteraturan dalam melengkapi surat-surat dalam berkendara sering disepelekan oleh siswa sekolah, hal tersebut karena rendahnya kedisiplinan dalam berlalu lintas pada diri siswa. Faktor eksternal yang mempengaruhi kedisiplinan diantaranya yaitu *self awareness* yang merupakan keadaan dimana seseorang bisa memahami dirinya sendiri dengan setepat-tepatnya. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara *self awareness* dengan kedisiplinan dalam berlalu lintas pada siswa SMAN 12 Banda Aceh. Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian korelasional dengan jumlah subjek yang diteliti sebanyak 195 orang siswa. Hasil penelitian menunjukkan terdapat hubungan positif yang sangat signifikan antara *self awareness* dengan kedisiplinan dalam berlalu lintas pada siswa SMAN 12 Banda Aceh, dengan koefisien korelasi sebesar 0,386 dan nilai signifikansi ( $p$ ) sebesar 0,000 ( $p < 0,05$ ). Artinya semakin tinggi *self awarness*, maka semakin tinggi kedisiplinan dalam berlalu lintaspada siswa SMAN 12 Banda Aceh.

**Kata Kunci: *Self Awareness*, Kedisiplinan dalam Berlalu Lintas.**

## **The Relationship between *Self Awareness* and Discipline in Traffic on Students of SMAN 12 Banda Aceh**

### **ABSTRAK**

Name : M Romy Supriyatna  
NIM : 140901035

Traffic has become a common phenomenon and is a routine that is often done by the community including school students. But instead in traffic tend often not adhered properly so that accidents and irregularities in equipping letters mail in driving often overlooked by students , it is because of lack of discipline in traffic on themselves students. External factors that affect discipline include *self awareness*, which is a condition where a person can understand himself precisely. This study aims to determine the relationship between *self awareness* with discipline in traffic to students of SMAN 12 Banda Aceh. This type of research is a correlational study with the number of subjects studied as many as 195 students. The results showed that there was a very significant positive relationship between *self awareness* and discipline in traffic among students of SMAN 12 Banda Aceh, with a correlation coefficient of 0.386 and a significance value (p) of 0.000 ( $p < 0.05$ ). This means that the higher the *self awareness* , the higher the discipline in the traffic of the students of SMAN 12 Banda Aceh.

**Keywords : *Self Awareness*, Discipline in Passes Cross.**

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

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

Angka pelanggaran lalu lintas di Kota Banda Aceh didominasi oleh siswa, hal ini dapat dilihat berdasarkan data dari tahun ke tahun mengenai jumlah pelanggar rambu-rambu lalu lintas dan kurangnya kelengkapan surat dalam berkendara sehingga cenderung mengalami kenaikan, dari sekian banyak kejadian yang sering menjadi korban adalah dari kalangan siswa, karena mayoritas mereka kurang peduli dan minim kesadaran dalam mematuhi aturan lalu lintas. Hal ini disebabkan karena usia siswa merupakan masa pertumbuhan dan perkembangan fisik maupun psikisnya sehingga pada usia ini cenderung masih belum mampu memiliki moral atau etika yang baik dalam berkendara sehingga muncul ketidakdisiplinan dalam berkendara di jalan raya (Sulaiman, 2013).

Pemerintah membuat Undang-undang nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bertujuan untuk meningkatkan keselamatan pengguna jalan, baik pengendara kendaraan bermotor maupun orang yang berada di sekitar jalan raya, sehingga undang-undang ini memiliki fungsi hukum sebagai daya paksa kepada masyarakat untuk mematuhi peraturan lalu lintas. Namun pada kenyataannya masih banyak ditemukan pelanggaran yang dilakukan oleh masyarakat atau pengguna jalan terutama siswa. Pengguna jalan saat ini menganggap bahwa peraturan lalu lintas identik dengan petugas lalu lintas sehingga mereka berkeyakinan apabila tidak ada petugas lalu lintas maka tidak

ada pula peraturan. Sedangkan Disiplin dalam berlalu lintas adalah proses dari serangkaian perilaku yang menunjukkan nilai-nilai ketaatan, kepatuhan, kesetiaan, keteraturan dan ketertiban tentang rambu-rambu lalu lintas, masalah surat tanda nomor kendaraan (STNK), bukti kepemilikan kendaraan bermotor (BPKB), dan SIM (Astuti dan Suwanda, 2016).

Berlalu lintas sudah menjadi fenomena yang umum dan merupakan rutinitas yang sering dilakukan dalam suatu daerah maupun kota. Persoalan ini sering dikaitkan dengan bertambahnya jumlah penduduk yang mengakibatkan semakin meningkatnya aktivitas dan kepadatan di jalan raya sehingga terjadinya kemacetan, pelanggaran hingga kecelakaan. Hal tersebut menjadi suatu masalah yang serius saat ini terutama pada siswa yang banyak melakukan ugal-ugalan di jalan raya sehingga terjadinya kecelakaan yang dapat merugikan dirinya dan masyarakat, sehingga dapat membuat resah pengguna jalan raya. (Rohmani, 2077).

Berikut adalah hasil wawancara personal dengan siswa SMAN 12 Banda Aceh :

*“Saya ke sekolah menggunakan motor bang karena saya malu kalau harus diantar sama orang tua dan semua teman saya ke sekolah naik motor, masak saya harus diantar. Saya belum punya SIM helm pun sering kali gak saya pake, berat kali kepala rasanya kalau harus pake helm bang. Hehe.. Kalau menerobos lampu merah jangan ditanya bang, sering kali karena kan saya sering telat bangun pagi, jadi takut telat ke sekolah mana ada open lagi, pagi pun kadang gak ada polisinya jadi tancap gas terus. haha. Pernah dulu saya ditangkap Polantas bang, karena SIM gak punya, spion gak ada satu, plat mati. Tapi sekarang udah menghindar menghindar aja terus, malas kita bang berurusan sama Polantas.”* (wawancara personal, RA).

*“Ke sekolah naik motor bang, kalau ditanya SIM aku belum punya SIM, karena aku udah bisa bawak motor makanya kalau ke sekolah selalu naik motor. Semua siswa di sini rata-rata ke sekolah naik motor bang, coba abang tanya pasti kebanyakan gak ada SIM, masih sekolah mana ada sempat urus SIM, KTP aja belum punya. Aku alhamdulillah belum pernah kena tilang bang karena aku selalu*

*lewat jalan yang gak pernah ada razia. Helm selalu aku pakek bang karena panas juga kalau aku gak pake helm.” (Wawancara Pesonal, SS)*

Berdasarkan hasil pengamatan dan wawancara pada siswa SMAN 12 Banda Aceh, terlihat bahwa pelanggaran yang sering dilakukan oleh siswa tersebut yaitu tidak lengkap surat berkendara SIM (Surat Izin Mengemudi), melangar rambu-rambu lalu lintas seperti menerobos lampu merah, dan tidak menggunakan helm saat berkendara, belum lagi membelok dimana terdapat rambu-rambu tidak boleh membelok, melawan arus lalu lintas, melawan arah di jalan satu arah. Hal ini masih sering terlihat dikalangan siswa dalam berkendara, namun ketika mereka melihat adanya Polantas (Polisi lalu lintas) mereka cenderung menghindari Polantas yang sedang bertugas untuk kelancaran arus lalu lintas agar mereka tidak ditangkap.

Operasi Zebra Rencong 2018 yang dilaksanakan pada tanggal 30 Oktober sampai dengan 4 November 2018 petugas gabungan satuan lalu lintas Polresta Banda Aceh telah menjaring sebanyak 283 pelanggar rambu-rambu lalu lintas diantaranya 117 pengendara yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi SIM (Surat Izin Mengemudi), 113 pelanggar yang tidak membawa Surat Tanda Nomor Kendaraan STNK( Surat Tanda Nomer Kendaraan), dan 53 sepeda motor yang ditahan karena TNKB (Tanda Nomer Kendaraam Bermotor) dan pelat kendaraan telah berakhir masa berlakunya. (Serambi Indonesia, Tgl. 3 November 2018). Hal tersebut terjadi karena rendahnya kedisiplinan pengendara dalam berlalu lintas.

Disiplin merupakan kondisi yang tercipta dan terbentuk melalui proses dan serangkaian perilaku yang menunjukkan nilai-nilai ketaatan, kepatuhan, kesetiaan, keteraturan, dan ketertiban terhadap peraturan (Hurlock, 2001). Kedisiplinan

dalam berlalu lintas merupakan kecenderungan untuk bertindak patuh dan taat terhadap peraturan lalu lintas sesuai dengan Undang-undang lalu lintas jalan, (Maryam, 2014). Kedisiplinan dalam berlalu lintas menurut Kurniasari (2013) adalah kecenderungan untuk bertindak sebagai reaksi dari rangsangan dan dilanjutkan melalui proses dari serangkaian perilaku yang menunjukkan nilai kepatuhan, ketaatan, keteraturan, dan ketertiban Undang-Undang Lalu Lintas. Faktor kedisiplinan berlalu lintas antara lain adalah faktor eksternal dan faktor internal. Faktor eksternal meliputi sosial budaya, sosial ekonomi, dan pendidikan sedangkan faktor internal meliputi sikap individu, jenis kelamin, dan kesadaran diri individu.

*Self Awareness* adalah keadaan dimana seseorang bisa memahami dirinya sendiri dengan setepat-tepatnya. Seseorang disebut memiliki *Self Awareness* jika seseorang tersebut memahami emosi dan *mood* yang sedang dirasakan, dan sadar tentang dirinya yang nyata. Kesadaran siswa untuk mematuhi peraturan lalu lintas diharapkan dapat mengurangi pelanggaran lalu lintas dan menimbulkan kenyamanan berkendara bagi masyarakat umum. Namun pada kenyataannya masih banyak siswa yang kurang memiliki *self awareness* sehingga terjadinya ketidak disiplin dalam berkendara yang dapat merugikan pengguna jalan lain.

Penulis mengambil lokasi penelitian yaitu di SMAN 12 Kota Banda Aceh dikarenakan lokasi sekolah tersebut berada di sekitaran perkantoran dan jauh dari perumahan warga sehingga kebanyakan siswa berangkat ke sekolah dengan menggunakan kendaraan bermotor meskipun mereka belum cukup umur dalam berkendara. Undang-undang No 22 tahun 2009 tentang lalu lintas pasal 81 tentang

batas usia paling rendah bagi pengendara yang memiliki Surat Izin Mengemudi baik A, C, maupun D yaitu 17 tahun, namun berdasarkan observasi dan wawancara dengan siswa yang penulis lakukan di sekolah tersebut, kebanyakan dari siswanya belum memiliki Surat Izin Mengemudi artinya siswa belum pantas menggunakan kendaraan bermotor.

Secara umum pemahaman berkendara pada siswa belum mementingkan keselamatan dirinya dan paham bagaimana berkendara yang baik dengan aturan yang sudah ditetapkan oleh pihak kepolisian, hal ini terlihat secara jelas sesuai dengan fenomena yang sudah di sebutkan di atas. Fenomena ini terjadi bukan hanya sekali namun hampir setiap harinya ada yang melanggar meskipun kecelakaan belum terjadi tetapi secara tidak langsung siswa tersebut telah melupakan keselamatannya dan kapan saatnya bisa berkendara. Semua indikasi dan fakta-fakta tersebut, sesuai dengan observasi dan wawancara secara langsung yang penulis lakukan pada beberapa titik lampu merah terhadap siswa SMAN 12 Banda Aceh, titik lampu merah tersebut yaitu Simpang lampu merah Masjid Oman Jl. Teuku, Jl. Tgk Moh. Daud Beureuh, Bandar Baru, Kuta Alam Banda Aceh, Jl. T Hasan NO.20, Simpang Jamboe Tape, Beurawe Kecamatan Kuta Alam Banda Aceh, dan Simpang BPKP Jl. Prof Ali Hasyimi Banda Aceh, dimana titik-titik tersebut cenderung dekat dengan SMAN 12 Banda Aceh. Berdasarkan pengamatan penulis dari beberapa titik tersebut terlihat masih banyak siswa yang melanggar aturan rambu-rambu lalu lintas dan belum memiliki surat izin berkendara (SIM).

Berdasarkan uraian di atas, penulis merasa tertarik untuk melihat lebih lanjut mengenai “Hubungan antara *Self Awareness* dengan kedisiplinan dalam berlalu lintas pada Siswa SMAN 12 Banda Aceh.”

### **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan identifikasi masalah di atas, maka penulis merumuskan satu masalah yang akan diteliti lebih lanjut yaitu bagaimanakah hubungan antara *self awareness* dengan kedisiplinan dalam berlalu lintas pada Siswa SMAN 12 Banda Aceh?

### **C. Tujuan Penelitian**

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara *self awareness* dengan kedisiplinan dalam berlalu lintas pada Siswa SMAN 12 Banda Aceh.

### **D. Manfaat Penelitian**

Hasil penelitian ini secara teoritis dapat memberikan kontribusi literatur bagi khazanah psikologi, khususnya psikologi sosial, psikologi kepribadian, dan psikologi kognitif. Serta dapat memberikan suatu wacana baru tentang *self awareness* dengan kedisiplinan dalam berlalu lintas. Kemudian sebagai tambahan informasi dan referensi untuk penelitian selanjutnya yang berkaitan dengan penelitian ini.

Manfaat praktis yang dapat diperoleh dari hasil penelitian ini adalah.

1. Bagi siswa

Bagi siswa diharapkan dapat dijadikan bahan informasi dan pengetahuan tentang *self awareness* dan kedisiplinan dalam berlalu lintas sehingga dapat meningkatkan kedisiplinan dalam berlalu lintas.

2. Bagi peneliti

Penelitian ini dapat digunakan sebagai bahan perbandingan dan menambah wacana pemikiran untuk mengembangkan, memperdalam, dan memperkaya secara teoritis mengenai hubungan antara *Self Awareness* dengan kedisiplinan dalam berlalu lintas pada Siswa SMAN 12 Banda Aceh.

### **E. Keaslian Penelitian**

Penelitian mengenai hubungan antara *self awareness* dengan kedisiplinan pernah dilakukan oleh Mustika (2016), pada peserta didik kelas VIII di SMP Wiyatama Bandar Lampung. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuantitatif korelasional dan subjek yang digunakan dalam penelitian tersebut adalah peserta didik kelas VIII di SMP Wiyatama Bandar Lampung berjumlah 60 orang. Hasil penelitian ini menunjukkan adanya hubungan yang signifikan antara kesadaran diri (*self awareness*) dengan kedisiplinan pada peserta didik kelas VIII di SMP Wiyatama Bandar Lampung.

Selanjutnya penelitian yang berkaitan dengan *self awareness* adalah yang dilakukan oleh Nafisa (2010) bertujuan untuk mengetahui perbedaan *self*

*awareness* pecandu alkohol antara sebelum dan sesudah diberikan terapi metode inabah. Rancangan penelitian ini menggunakan *pre experimental design : one group pre test – post test design* dan subjek yang digunakan dalam penelitian ini adalah anak bina (pecandu alkohol) sebanyak 15 orang. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa terdapat perbedaan yang sangat signifikan antara sebelum (*pre test*) dan sesudah (*post test*) diberikan terapi. Artinya bahwa terapi dengan metode inabah efektif untuk meningkatkan *self awareness* pecandu alkohol ke arah yang lebih baik.

Penelitian lain yang berkaitan dengan kedisiplinan dalam berlalu lintas adalah yang diteliti oleh Arsyad (2015) bertujuan untuk mengetahui hubungan antara stress berkendara dengan disiplin berlalu lintas pada pengguna sepeda motor dengan status mahasiswa di kota Bandung. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kuantitatif korelasional. Sampel dalam penelitian ini berjumlah 150 orang. Hasil penelitian ini bahwa terdapat hubungan negatif antara stress berkendara dengan disiplin berlalu lintas pada pengguna sepeda motor dengan status mahasiswa di kota Bandung.

Selanjutnya penelitian yang dilakukan oleh Sulaiman (2013) bertujuan untuk mengetahui adanya hubungan persepsi kesesakan (*crowding*) dan kematangan emosi dengan disiplin berlalu lintas pada siswa akhir SMAN 1, SMAN 3 dan SMAN 4 kota Malang. Rancangan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif korelasional. Subjek penelitian ini adalah pelajar SMA yang masuk kriteria siswa akhir d SMAN 1, SMAN 3, SMAN 4 berjumlah

120 orang. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa persepsi kesesakan (*crowding*) tidak memiliki hubungan dengan disiplin berlalu lintas, kematangan emosi memiliki hubungan positif dengan disiplin berlalu lintas, dan secara keseluruhan, persepsi kesesakan (*crowding*) dan kematangan emosi sebagai variabel bebas tidak dilakukan pengukuran dengan disiplin berlalu lintas sebagai variabel terikat karena variabel persepsikesesakan (*crowding*) menunjukkan hubungan dengan variabel disiplin berlalu lintas.

Berdasarkan penelitian sebelumnya, terdapat perbedaan yaitu: dari segi waktu penelitian, subjek penelitian, dan perbedaan variabel. Dalam penelitian terdahulu terlihat bahwa belum ada penelitian yang menghubungkan antara *self awareness* dengan kedisiplinan dalam berlalu lintas pada siswa SMAN 12 Banda Aceh. Oleh karena itu, penulis merasa tertarik untuk melakukan penelitian terkait hubungan antara kedua variabel di atas terhadap siswa tersebut, sehingga dapat disimpulkan bahwa penelitian yang akan dilakukan oleh penulis berbeda dengan penelitian yang dilakukan sebelumnya. Artinya, penelitian ini dapat dipertanggung jawabkan keasliannya.

## BAB II

### KAJIAN PUSTAKA

#### A. *Self Awareness*

##### 1. Definisi *Self Awareness*

*Self Awareness* adalah perhatian yang terus menerus terhadap keadaan batin individu, Meyer (dalam Goleman, 2007). Para ahli psikologi menyebut kesadaran diri dengan istilah metakognisi dan metamood, yaitu kesadaran orang akan proses berpikir dan kesadaran emosinya sendiri. Proses metakognisi menyebabkan individu dapat mengontrol aktivitas kognitifnya, individu yang memiliki kemampuan kognitif cenderung dapat mengarahkannya untuk memilih situasi dan strategi yang tepat bagi dirinya di masa yang akan datang (Mustika, 2016).

Baron dan Byrne (2004) mengemukakan bahwa *Self Awareness* adalah kemampuan individu untuk membedakan dirinya dari lingkungan fisik dan Sosialnya, kemampuan tersebut dapat menjadikan individu sebagai objek perhatiannya sendiri dan dapat membentuk konsep abstrak dari dirinya melalui kemampuan berkomunikasi, menjalin hubungan, serta menentukan tujuan *self awareness* merupakan bahan baku yang penting untuk menunjukkan kejelasan dan pemahaman tentang perilaku seseorang.

*Self Awareness* merupakan kemampuan untuk mengenali perasaan, mengapa seseorang merasakan suatu perasaan dan pengaruh perilaku seseorang terhadap orang lain. Kemampuan tersebut diantaranya; kemampuan dalam menyampaikan secara jelas mengenai pikiran dan perasaan seseorang,

membela diri dan mempertahankan pendapat (sikap asertif), kemampuan untuk mengarahkan dan mengendalikan diri serta berdiri dengan kaki sendiri (kemandirian), kemampuan untuk mengenali kekuatan dan kelemahan orang, menyenangkan diri sendiri meskipun seseorang memiliki kelemahan (penghargaan diri), serta kemampuan mewujudkan potensi yang dimiliki dan merasa senang (puas) dengan potensi yang diraih di tempat kerja maupun dalam kehidupan pribadi. (Trinanda Rainy Januarsari dan Yudhi Murtanto, 2003).

May seorang psikiater yang memelopori pendekatan eksistensial yang dikutip oleh Koeswora menjelaskan bahwa *self awareness* adalah sebagai kapasitas yang memungkinkan manusia mampu mengamati dirinya sendiri maupun membedakan dirinya dari dunia (orang lain), serta kapasitas yang memungkinkan manusia mampu menempatkan diri di dalam waktu (masa kini, masa lampau, dan masa depan). (Koeswora, 1987)

Dari berbagai definisi di atas dapat disimpulkan bahwa *self awarness* (kesadaran diri) adalah suatu kemampuan mengenali diri sendiri dalam proses berfikir dan emosi, sehingga memungkinkan individu mampu mengamati dirinya maupun membedakan dirinya dengan orang lain (lingkungan).

## 2. Faktor-faktor yang Mempengaruhi *Self Awareness*

Malikah (2013) mengemukakan beberapa faktor yang mempengaruhi *self awareness* yaitu sistem nilai (reflek hati nurani, harga diri, Taqwa kepada Tuhan

Yang Maha Esa), cara pandang (kebersamaan dan kecerdasan), dan perilaku (keramahan yang tulus dan santun, ulet dan tangguh).

### 1. Sistem Nilai

a. Reflek hati nurani, identik dengan evaluasi diri atau intropeksi diri yaitu menilai diri melalui data atau sumber yang diperoleh dari dalam diri maupun dari lingkungan sekitar, sehingga gambaran mengenai diri dapat diungkapkan.

b. Harga diri, individu yang memiliki *self awareness* yang tinggi cenderung memiliki harga diri yang tinggi, sehingga individu tersebut akan bisa mewujudkan dirinya sesuai dengan keadaan.

c. Taqwa kepada Tuhan Yang Maha Esa, merupakan jalan yang dilalui manusia untuk mencapai kesadaran diri.

### 2. Cara Pandang

a. Kebersamaan, yaitu membangun relasi yang baik dengan diri sendiri maupun dengan lingkungan, sehingga didapatkan penilaian orang lain terhadap diri baik dari sisi kelebihan maupun kekurangan diri, dan mendapatkan keteladanan dari orang lain.

b. Kecerdasan, indikasi adanya kecerdasan hidup pada diri individu dapat berupa rasa percaya diri dalam memegang prinsip hidup yang diiringi dengan pendirian yang kuat dan mempunyai visi untuk lebih mengedepankan kepentingan umum.

### 3. Perilaku

a. Keramahan yang tulus dan santun, yaitu penghormatan dan penghargaan terhadap orang lain, dengan keramahan yang tulus dan santun individu akan merasakan suatu kedamaian, rasa empati, dan sikap hormat serta mendapatkan penghargaan dari orang lain.

b. Ulet dan tangguh, yaitu sikap pantang menyerah dalam berusaha, tangkas, lincah, dan cekatan.

### 3. Aspek-aspek *Self Awareness*

Baron dan Byrne tokoh psikologi sosial mengemukakan bahwa *self awareness* memiliki tiga aspek yaitu *self awareness* subjektif, *self awareness* objektif, dan *self awareness* simbolik.

a. *Self awareness* subjektif, yaitu kemampuan individu untuk membedakan diri individu dengan lingkungan fisik dan sosialnya. Dalam hal ini seorang siswa sadar tentang siapa dirinya dan statusnya yang membedakan dirinya dengan orang lain, ia harus sadar siapa ia di mata orang-orang di sekitarnya, dan bagaimana siswa tersebut harus bersikap agar membuat orang lain bisa menilainya.

b. *Self awareness* objektif, yaitu kapasitas individu untuk menjadi objek perhatiannya sendiri, kesadaran akan keadaan pikiran dan mengetahui bahwa ia tahu dan mengingat bahwa ia ingat. Dalam hal ini berkaitan dengan identitas siswa itu sendiri sebagai seorang pelajar. Jika siswa ingat bahwa ia adalah seorang murid maka ia akan menfokuskan dan menempatkan dirinya sebagai

siswa, dan mengingat berbagai hak dan kewajiban yang menjadi tanggung jawabnya sebagai siswa.

c. *Self Awareness* simbolik, yaitu kemampuan individu untuk membuat konsep abstrak dari dirinya sehingga individu mampu untuk berkomunikasi, menjalin hubungan, menentukan tujuan, mengevaluasi hasil, dan membangun sikap yang berhubungan dengan diri serta membela diri terhadap komunikasi yang mengancam. Dalam hal ini siswa ditekankan untuk bisa mengenal dirinya dan harus bisa berfikir jauh tentang dirinya di mata orang lain, siswa lebih banyak belajar dari orang sekitarnya.

#### 4. Ciri-ciri individu dengan *self awareness* yang baik

Glenn (2008), mengungkapkan ciri-ciri individu yang mempunyai *self awareness* yang baik adalah memahami diri sendiri, menyusun tujuan hidup, membangun relasi dengan orang lain, membangun nilai-nilai keberagaman, mampu menyeimbangkan antara tuntutan kebutuhan diri dengan kebutuhan komunitas, dan mengembangkan kontrol diri terhadap stimulus dengan tepat.

a. Memahami diri sendiri. Individu dapat memahami keadaan dirinya, apa yang menjadi keinginannya ke arah yang baik. Misalnya, ia dapat mengambil keputusan yang bijak bagi kehidupannya, apa pun yang dilakukannya merupakan gambaran dirinya sendiri, sehingga ia pun dapat bertanggungjawab pada dirinya sendiri.

b. Menyusun tujuan hidup. Individu dapat melakukan perencanaan mengenai tujuan hidup sesuai dengan bakat dan minat yang ia miliki.

c. Membangun relasi dengan orang lain. Individu dapat membangun dan mengembangkan hubungan interpersonal secara lebih baik dengan orang lain.

d. Membangun nilai-nilai keberagaman. Individu menjadikan agama sebagai pedoman yang akan menuntun hidupnya agar lebih bermakna, dan menyadari tujuan ia diciptakan oleh Allah SWT.

e. Mampu menyeimbangkan antara tuntutan kebutuhan diri dengan kebutuhan komunitas. Individu tidak selalu dikuasai oleh egoisitas pribadi, tetapi juga dapat memahami kepentingan orang lain.

f. Mengembangkan kontrol diri terhadap stimulus dengan tepat. Individu mampu mengontrol dirinya sendiri terhadap stimulus dengan kesadaran penuh mengenai baik dan buruknya stimulus tersebut terhadap dirinya.

Goleman (2007) mengemukakan bahwa *self awareness* yang baik akan dicapai bila individu dapat mengembangkan kemampuan untuk mengendalikan dorongan hati dan kemampuan untuk bersikap optimis. Individu yang memiliki *self awareness* yang baik maka ia dikatakan memiliki kecerdasan emosional yang baik pula. Esensi konsep kecerdasan emosi yang dikemukakan oleh Goleman (2007) terdapat pada kemampuan untuk memiliki *self awareness* yang baik.

## **B. Kedisiplinan dalam Berlalu Lintas**

### **1. Definisi Kedisiplinan dalam Berlalu Lintas**

Kata disiplin berasal dari bahasa Latin *discipulus*, yang berarti pengikut dan *disciplina* yang berarti mengaja. Menurut Kamus Umum Bahasa Indonesia,

mendefinisikan disiplin menjadi dua bagian, yaitu tata tertib seperti kepatuhan terhadap peraturan sekolah, dan bidang studi yang memiliki obyek, sistem dan metode tertentu. (Garmo, 2013).

Syelvia (2003) mengungkapkan bahwa konsep dan definisi disiplin cukup sulit untuk didefinisikan jika tidak diikuti dengan kata lainnya, disiplin sebagai perilaku tertib atau cara berfikir tertentu. Disiplin merupakan suatu sikap menghormati dan menghargai suatu peraturan yang berlaku, baik secara tertulis maupun tidak tertulis serta sanggup menjalankannya dan tidak menolak untuk menerima sanksi-sanksi apabila seorang individu melanggar tugas dan wewenang yang diberikan kepadanya (cheryl, 2005)

Kedisiplinan adalah suatu kondisi yang tercipta dan terbentuk melalui proses dari serangkaian perilaku yang menunjukkan nilai-nilai ketaatan, kepatuhan, kesetiaan, keteraturan dan atau ketertiban. Apabila kedisiplinan telah menyatu dalam diri individu maka sikap atau perbuatan yang dilakukan sama sekali tidak dirasakan sebagai suatu beban, bahkan sebaliknya akan membebani dirinya bila ia tidak berbuat sebagaimana mestinya (Priodarminto, 1994).

Kedisiplinan berkaitan dengan kepatuhan terhadap peraturan berlalu lintas yang telah diatur oleh pemerintah dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya. Kepatuhan terhadap peraturan dan rambu-rambu lalu lintas di jalan raya mencakup peraturan sebagai aturan-aturan yang harus dipatuhi dan apabila melanggar akan dikenakan sanksi berupa denda atau hukuman penjara, sedangkan rambu lalu lintas adalah salah satu alat perlengkapan jalan dalam bentuk tertentu baik dalam bentuk lambang-lambang,

huruf-huruf, kalimat dan atau memberikan peringatan, larangan, perintah dan petunjuk bagi pemakai jalan (Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya, 2009).

Kedisiplinan dalam berlalu lintas pada individu merupakan bentuk perilaku tanggung jawab seseorang terhadap peraturan atau norma yang berlaku di jalan raya (Damayanti, 2013).

Dari definisi di atas maka penulis menyimpulkan bahwa kedisiplinan dalam berlalu lintas yaitu suatu unsur moralitas seseorang yang menekankan pada peraturan dan tata tertib yang berlaku dalam berlalu lintas, baik secara tertulis maupun tidak tertulis mampu menjalankannya serta menerima konsekuensinya jika melanggar peraturan dan tata tertib tersebut.

## 2. Aspek-aspek Kedisiplinan Dalam Berlalu Lintas

Prijodarminto menjelaskan bahwa terdapat tiga aspek kedisiplinan dalam berlalu lintas, yaitu sikap mental, pemahaman, dan sikap kelakuan.

a. Sikap mental, yaitu sikap taat, patuh, dan tertib mengikuti aturan sebagai bagian dari latihan mengendalikan perilaku dan watak. Hal ini berkaitan dengan bagaimana individu menahan keinginan untuk melanggar lalu lintas. Contohnya ketika seorang siswa sedang terburu-buru untuk sampai di sekolah dan laju kendaraannya terhenti oleh lampu merah, maka dirinya harus mampu mengendalikan keinginan untuk menerobos persimpangan meskipun tidak ada petugas.

b. Pemahaman, yaitu pengetahuan yang dimiliki dan diterapkan oleh individu mengenai aturan-aturan dan norma yang berlaku sehingga menjadi standar nilai bagi dirinya dan dirinya percaya bahwa ketaatan akan aturan akan membawa keberhasilan. Hal ini berkaitan dengan bagaimana individu memahami setiap aturan dan tata tertib dalam berlalu lintas.

c. Sikap kelakuan, yaitu sikap bersungguh-sungguh dan bertanggung jawab dalam menaati aturan, norma dan standar nilai yang berlaku tanpa menganggapnya sebagai beban. Hal ini berkaitan dengan bagaimana kesungguhan hati dan kepedulian individu dalam menaati aturan dan tata tertib yang berlaku saat berlalu lintas.

### 3. Faktor-faktor yang mempengaruhi kedisiplinan dalam berlalu lintas

Astuti dan Suwarda (2015) disiplin dalam berlalu lintas dipengaruhi oleh dua faktor, yaitu faktor internal dan faktor eksternal.

a. Faktor internal merupakan faktor yang berasal dari diri individu sehingga dapat mempengaruhi disiplin berlalu lintas di jalan raya. Faktor internal berupa pengetahuan yang dimiliki siswa tentang peraturan lalu lintas dan kesadaran akan dampak pelanggaran lalu lintas yang berupa kecelakaan.

b. Faktor eksternal merupakan faktor yang berasal dari luar diri individu sehingga dapat membuat kedisiplinan dalam berlalu lintas seseorang meningkat atau melemah. Faktor eksternal berupa sarana prasarana lalu lintas, peran orang tua, peran teman, dan peran polisi lalu lintas.

Wardhana (2009), menjelaskan faktor-faktor yang mempengaruhi disiplin berlalu lintas, antara lain:

a. Faktor internal, berupa sikap dan kepribadian yang dimiliki individu yang mencerminkan tanggung jawab terhadap kehidupan tanpa paksaan dari luar, dilaksanakan berdasarkan keyakinan dan kesadaran yang benar bahwa hal itu bermanfaat bagi dirinya sendiri dan masyarakat sekaligus menggambarkan kemampuan seseorang untuk menyesuaikan interest pribadinya dan mengendalikan dirinya untuk patuh dengan hukum dan norma serta kebiasaan yang berlaku dalam lingkungan sosial.

b. Faktor eksternal, dilihat sebagai alat untuk menciptakan perilaku atau masyarakat sehingga dapat terimplimentasikan dalam wujud hubungan serta sanksi yang dapat mengatur dan mengendalikan manusia sehingga sanksi tersebut hanya dikenakan kepada masyarakat yang melanggar hukum dan norma yang berlaku. Disiplin berlalu lintas sebagai faktor eksternal meliputi unsur-unsur sebagai berikut:

1). Unsur pemaksaan oleh hukum dan norma yang diwakili oleh penegak hukum terhadap setiap anggota masyarakat untuk taat kepada hukum dan norma yang berlaku dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara.

2). Unsur pengatur, pengendali, dan pembentuk perilaku. Faktor ini merupakan aturan-aturan dan norma-norma yang dijadikan standar bagi individu dan masyarakat atau kelompoknya, adanya perangkat hukum, norma, dan aturan-aturan ini maka individu belajar mengendalikan diri dengan aturan yang berlaku.

Hukum dan norma selalu bersifat mengatur, mengendalikan, serta membentuk perilaku manusia agar menjadi teratur dan terkendali dengan adanya kepastian hukum.

### C. Kerangka Konseptual

Hurlock 1990 membagi masa remaja menjadi dua, yaitu masa remaja awal dengan rentang usia antara 11-17 tahun dan remaja akhir dengan rentang usia 16-18 tahun. Pada masa remaja akhir, individu sudah mencapai transisi perkembangan yang lebih mendekati masa dewasa. Masa remaja merupakan suatu periode penting dari rentang kehidupan seperti, periode transisional, masa perubahan, masa usia bermasalah, masa individu mencari jati diri dan ambang menuju kedewasaan. (Krori, 2011).

Menurut Hall (Sarwono, 2011), masa remaja merupakan masa penuh emosi dan adakala emosi yang meledak-ledak atau mengebu-gebu yang bermanfaat bagi remaja dalam upayanya menemukan identitas diri yang dapat diambil dari reaksi lingkungan disekitarnya akan menjadi pengalaman bagi remaja untuk menentukan tindakan apa yang kelak akan dia lakukan.

Dengan adanya *self awareness* pada siswa SMA diharapkan mereka dapat disiplin dalam berlalu lintas agar terhindar dari kecelakaan lalu lintas dan sampai ke tempat tujuan dengan selamat. Siswa memiliki rasa ingin tahu yang tinggi, jika siswa diarahkan ke hal-hal yang positif berupa kegiatan-kegiatan yang kreatif dan produktif maka akan terbentuk siswa yang positif, sebaliknya jika tidak, maka dikhawatirkan para siswa dapat terjerumus dalam kegiatan atau

perilaku negatif, misalnya melanggar aturan lalu lintas, ugal-ugalan di jalan raya dan lain sebagainya. (Soekanto, 2007).

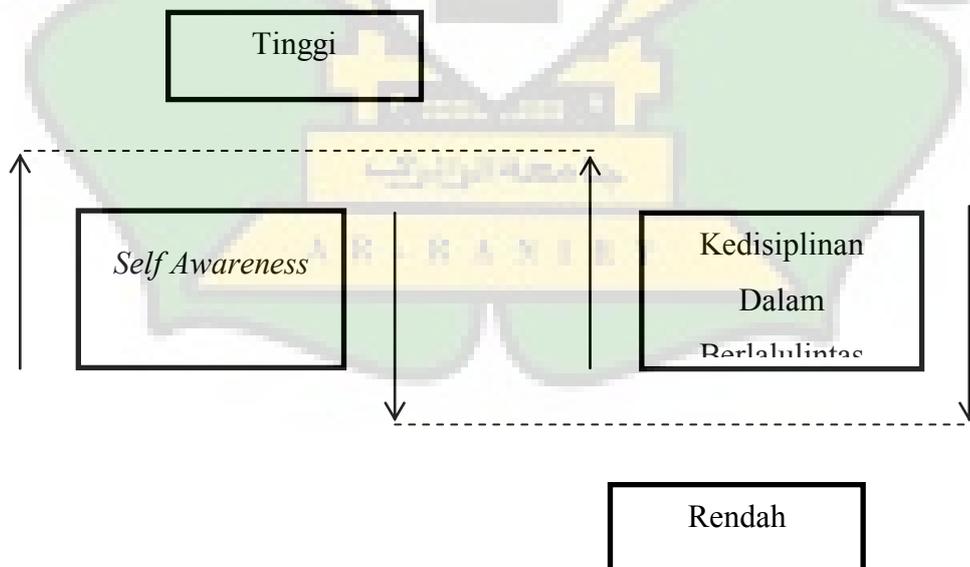
Pada usia siswa, kedisiplinan pada peraturan lalu lintas diharapkan dapat timbul dari diri siswa sendiri dan berawal dari lingkungan keluarga, karena keluarga merupakan tempat yang pertama dan utama bagi penanaman sikap disiplin. Di jalan raya siswa diharapkan dapat mentaati dan mematuhi peraturan dan tata tertib yang berlaku sehingga kedisiplinan dapat ditegakkan. Apabila kedisiplinan tersebut tidak dijalankan dengan semestinya maka akan terjadi kekacauan, ketidaktertiban dan keresahan sehingga terjadinya kecelakaan di jalan raya.

Berdasarkan faktor-faktor yang mempengaruhi kedisiplinan dalam berlalu lintas yaitu faktor internal dimana seorang siswa diharapkan memiliki kesadaran terhadap dampak pelanggaran lalu lintas, sehingga angka pelanggaran berkurang. Kesadaran diri (*self awareness*) adalah kemampuan untuk mengenali perasaan dan mengapa seseorang merasakannya seperti itu dan pengaruh perilaku seseorang terhadap orang lain. Kemampuan tersebut diantaranya; kemampuan menyampaikan secara jelas pikiran dan perasaan seseorang, membela diri dan mempertahankan pendapat (sikap *asertif*), kemampuan untuk mengarahkan dan mengendalikan diri dan menjadi lebih mandiri (kemandirian), kemampuan untuk mengenali kekuatan dan kelemahan orang dan menyenangkan diri sendiri meskipun seseorang memiliki kelemahan (penghargaan diri), serta kemampuan mewujudkan potensi yang seseorang miliki dan merasa senang

(puas) dengan potensi yang seseorang raih di tempat kerja maupun dalam kehidupan pribadi. (Januarsari dan Murtanto, 2003).

Berdasarkan uraian di atas dapat disimpulkan bahwa siswa yang memiliki *self awareness* yang tinggi akan membawa pada peningkatan kedisiplinan dalam berlalu lintas. Sebaliknya siswa yang memiliki *self awareness* yang rendah cenderung memiliki kedisiplinan dalam berlalu lintas yang rendah, seperti kurangnya kelengkapan berkendara, tidak memeriksa kendaraan sebelum digunakan, tidak mematuhi peraturan berlalu lintas, tidak memiliki tanggung jawab terhadap keselamatan diri sendiri dan keselamatan orang lain. Hal tersebut akan menjadikan kedisiplinan dalam berlalu lintas yang rendah dikarenakan tidak adanya *self awareness* yang baik.

Gambar 2.1 Bagan kerangka konseptual Hubungan *Self Awareness* dan kedisiplinan dalam berlalu lintas pada Siswa SMAN 12 Banda Aceh.



#### D. Hipotesis

Hipotesis adalah alternatif dugaan jawaban yang dibuat peneliti bagi problematika yang diajukan dalam penelitian. Dugaan jawaban tersebut merupakan kebenaran yang sifatnya sementara, yang akan diuji kebenarannya dengan data yang dikumpulkan melalui penelitian (Suharsimi Arikunto, 2009) dan diuji menggunakan aplikasi SPSS. Hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini hubungan antara *self awareness* dengan kedisiplinan dalam berlalu lintas pada siswa SMAN 12 Banda Aceh.

Berdasarkan kerangka konseptual di atas, maka penulis mengajukan hipotesis dalam penelitian ini yaitu, Ada hubungan positif antara *self awareness* dengan kedisiplinan dalam berlalu lintas pada siswa SMAN 12 Banda Aceh. Artinya semakin tinggi *self awareness* maka semakin tinggi kedisiplinan dalam berlalu lintas dan semakin rendah *self awareness* maka semakin rendah kedisiplinan dalam berlalu lintas pada siswa SMAN 12 Banda Aceh.

## BAB III

### METODE PENELITIAN

#### A. Pendekatan dan Metode Penelitian

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kuantitatif karena analisis terakhir dilakukan dengan uji statistik. Adapun Metode yang digunakan adalah korelasi yaitu untuk mengetahui hubungan antara variabel bebas dengan variabel terikat, dalam hal ini adalah Hubungan antara *Self Awareness* dengan kedisiplinan dalam berlalu lintas pada Siswa SMAN 12 di Banda Aceh.

#### B. Identifikasi Variabel Penelitian

1. Variabel Bebas (X) : *Self Awareness*
2. Variabel Terikat (Y) : Kedisiplinan dalam Berlalu Lintas

#### C. Definisi Operasional

##### 1. *Self awareness*

Penulis merujuk pada pengertian *self awareness* berdasarkan yang dikemukakan oleh Baron dan Byrne (2004) yaitu kemampuan individu untuk membedakan dirinya dari lingkungan fisik dan sosialnya, kemampuan tersebut dapat menjadikan individu sebagai objek perhatiannya sendiri dan dapat membentuk konsep abstrak dari dirinya melalui kemampuan berkomunikasi, menjalin hubungan, serta menentukan tujuan. *Self awareness* adalah suatu kemampuan mengenali diri sendiri dalam proses berfikir dan emosi, sehingga

memungkinkan individu mampu mengamati dirinya maupun membedakan dirinya dengan orang lain (lingkungan).

## 2. Kedisiplinan dalam berlalu lintas

Penulis merujuk pada pengertian kedisiplinan dalam berlalu lintas berdasarkan yang dikemukakan oleh Prijodarminto (1994) yaitu suatu kondisi yang tercipta dan terbentuk melalui proses dari serangkaian perilaku yang menunjukkan nilai-nilai ketaatan, kepatuhan, kesetiaan, keteraturan dan atau ketertiban. Apabila kedisiplinan telah menyatu dalam diri individu maka sikap atau perbuatan yang dilakukan sama sekali tidak dirasakan sebagai suatu beban, bahkan sebaliknya akan membebani dirinya bila ia tidak berbuat sebagaimana mestinya.

### **D. Subjek Penelitian**

Sugiyono (2017) memberikan pengertian bahwa populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri dari objek atau subjek yang menjadi kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh penulis untuk dipelajari dan ditarik kesimpulannya. Pada penelitian ini, populasi merupakan Siswa SMAN 12 Banda Aceh. Sedangkan sampel adalah sebagian dari populasi yang diambil secara representatif atau mewakili populasi yang bersangkutan (Sugiyono, 2017). Pengambilan sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Simple random sampling*, (Sugiyono, 2017) mengatakan simple (sederhana) karena pengambilan anggota sampel dari populasi dilakukan secara acak tanpa memperhatikan strata

yang ada dalam populasi tersebut, artinya setiap subjek dalam populasi memiliki peluang untuk menjadi sampel.

Tabel 3.1  
Jumlah Siswa SMAN 12 Banda Aceh

Kelas	Laki-laki	Perempuan	TOTAL
<b>X</b>	57	48	105
<b>XI</b>	109	66	175
<b>XII</b>	85	77	162
<b>TOTAL</b>	251	191	442

**Sumber:** <https://dapo.dikdasmen.kemdikbud.go.id/sekolah/889FC167E3D6167CB953>

Populasi dalam penelitian ini adalah siswa SMAN 12 Banda Aceh sebanyak 442 orang. Cara pengambilan sampel dalam penelitian ini berdasarkan tingkat kesalahan 5% dan tingkat kepercayaan 95% yang terdapat pada tabel penentuan jumlah sampel dari keseluruhan populasi yang dikembangkan oleh *Isaac* dan *Michael* maka ukuran sampel dalam penelitian ini adalah sebanyak 195 orang dari jumlah siswa SMAN 12 Banda Aceh yaitu 442. (Sugiyono, 2017).

## E. Teknik Pengumpulan Data

### 1. Persiapan Alat Ukur

Teknik pengumpulan data yang peneliti pakai dalam penelitian ini adalah menggunakan koesioner berbentuk skala, skala yang digunakan dalam penelitian ini ada 2, yaitu skala *Self Awareness* dan skala kedisiplinan dalam berlalu lintas disusun dengan menggunakan skala Likert. Skala disusun sesuai dengan variabel

peneliti yang dijabarkan ke dalam aspek, dari aspek tersebut dijabarkan ke dalam Indikator, dari indikator dirincikan menjadi aitem-aitem pertanyaan masing-masing skala tersebut.

Sugiyono, (2013) menyatakan dengan skala Likert, maka variabel yang diukur dijabarkan menjadi indikator variabel. Kemudian indikator tersebut dijadikan sebagai titik tolak untuk menyusun aitem-aitem instrumen yang dapat berupa pernyataan atau pertanyaan yang dirumuskan secara *favorable* dan *unfavorable* tentang variabel yang diteliti. Jawaban di dalam skala dinyatakan dalam empat kategori yang dimodifikasi tanpa menggunakan jawaban ragu-ragu. Hal tersebut dilakukan oleh peneliti dengan alasan bahwa dengan adanya jawaban ragu-ragu dimungkinkan memiliki arti ganda, alasan lainnya yaitu dengan adanya jawaban ragu-ragu dapat menimbulkan kecenderungan subjek untuk menjawab ditengah terutama bagi subjek yang tidak yakin dengan jawaban pasti. Pilihan jawabannya yaitu **Sangat Setuju**, **Setuju**, **Tidak Setuju**, dan **Sangat Tidak Setuju**. Berikut adalah gambaran skala yang digunakan dalam penelitian ini :

a. Skala *Self Awareness*

Skala ini penulis susun sendiri berdasarkan teori Baron dan Byrne (2004). Teori ini terdiri dari tiga aspek yaitu *self awareness* subjektif, *self awareness* objektif, dan *self awareness* simbolik.

1) *Self awareness* subjektif, yaitu kemampuan individu untuk membedakan diri individu dengan lingkungan fisik dan sosialnya. Dalam hal ini seorang siswa sadar tentang siapa dirinya dan statusnya yang membedakan dirinya dengan orang lain, ia harus sadar siapa ia di mata orang-orang di

sekitarnya, dan bagaimana siswa tersebut harus bersikap agar membuat orang lain bisa menilainya.

2) *Self awareness* objektif, yaitu kapasitas individu untuk menjadi objek perhatiannya sendiri, kesadaran akan keadaan pikiran dan mengetahui bahwa ia tahu dan mengingat bahwa ia ingat. Dalam hal ini berkaitan dengan identitas siswa itu sendiri sebagai seorang pelajar. Jika siswa ingat bahwa ia adalah seorang murid maka ia akan menfokuskan dan menempatkan dirinya sebagai siswa, dan mengingat berbagai hak dan kewajiban yang menjadi tanggung jawabnya sebagai siswa.

3) *Self awareness* simbolik, yaitu kemampuan individu untuk membuat konsep abstrak dari dirinya sehingga individu mampu untuk berkomunikasi, menjalin hubungan, menentukan tujuan, mengevaluasi hasil, dan membangun sikap yang berhubungan dengan diri serta membela diri terhadap komunikasi yang mengancam. Dalam hal ini siswa ditekankan untuk bisa mengenal dirinya dan harus bisa berfikir jauh tentang dirinya di mata orang lain, siswa lebih banyak belajar dari orang sekitarnya.

Bobot keseluruhan dari pengukuran skala *self awareness* ini terdiri dari 22 aitem yang dibagi ke dalam 11 aitem *favorable* dan 11 aitem *unfavorable*. Dikatakan aitem *favorable* apabila pernyataan mendukung adanya *self awareness* pada siswa, sebaliknya aitem *unfavorable* apabila pernyataan tidak mendukung adanya *Self awareness* dalam diri siswa.

Tabel 3.2  
Blue Print Skala *Self Awareness*

No	Aspek	Indikator	<i>Favorabl e</i>	<i>Unfavorabl e</i>	Jumlah
1.	<i>Self Awareness subjektif</i>	Kemampuan individu untuk membedakan dirinya dengan lingkungan fisiknya.	1	3	2
		Kemampuan individu untuk membedakan dirinya dengan lingkungan sosialnya	2	4	2
2.	<i>Self Awareness objektif</i>	Kemampuan individu untuk menjadi objek perhatiannya sendiri	5	6	2
		Menyadari keadaan fikirannya sendiri	7	8	2
		Mengetahui bahwa iya tau dan mengingat bahwa dia ingat	9	10	2
3.	<i>Self Awareness Simbolik</i>	Kemampuan individu untuk mampu berkomunikasi	11	12	2
		Kemampuan individu untuk menjalin hubungan	13	14	2
		Kemampuan individu untuk mampu menentukan tujuan	15	16	2
		Kemampuan individu untuk mampu mengevaluasi hasil	17	18	2
		Kemampuan individu untuk mampu membangun sikap	19	20	2
		Kemampuan individu untuk mampu membela diri terhadap komunikasi yang mengancam	21	22	2

---

<b>Total</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>22</b>
--------------	-----------	-----------	-----------

Penilaian pada skala *self awareness* terhadap siswa dari empat sampai dengan satu untuk aitem *favorable* dan dari satu sampai dengan empat untuk aitem *unfavorable*. Skor aitem *favorable* dan *unfavorable* dapat dilihat pada tabel 3.3.

Tabel 3.3

Skor Aitem Skala *Self Awareness*

No.	Jawaban	<i>Favorable</i>	<i>Unfavorable</i>
1.	SS (Sangat Setuju)	4	1
2.	S (Setuju)	3	2
3.	TS ( Tidak Setuju)	2	3
4.	STS ( Sangat Tidak Setuju)	1	4

## b. Skala Kedisiplinan dalam Berlalu lintas

Skala ini penulis susun sendiri berdasarkan teori Prijodarminto (1993) yang menjelaskan bahwa terdapat tiga aspek kedisiplinan dalam berlalu lintas yaitu sikap mental, pemahaman, dan sikap kelakuan.

## 1) Sikap mental

Aitem dari aspek-aspek ini untuk mempertanyakan seberapa bagusnya sikap taat, patuh, dan tertib mengikuti aturan sebagai bagian dari latihan mengendalikan perilaku dan watak.

### 2) Pemahaman

Aitem dari aspek-aspek ini untuk mempertanyakan pengetahuan yang dimiliki untuk dapat memahami setiap aturan dan tata tertib dalam berlalu lintas.

### 3) Sikap kelakuan

Aitem dari aspek-aspek ini untuk mempertanyakan apa yang seharusnya yang dapat menjadikan individu tersebut menaati aturan dan tata tertib yang berlaku saat berlalu lintas dengan kesungguhan hatinya.

Bobot keseluruhan dari pengukuran skala kedisiplinan dalam berlalu lintas ini terdiri dari 32 aitem yang dibagi dalam 16 aitem *favorable* dan 16 aitem *unfavorable*. Dikatakan aitem *favorable* apabila pernyataan mendukung adanya kedisiplinan dalam berlalu lintas terhadap seorang siswa sebaliknya aitem *unfavorable* apabila pernyataan tidak mendukung adanya kedisiplinan dalam berlalu lintas.

Tabel 3.4

Blue Print Skala Kedisiplinan dalam Berlalu Lintas

No	Aspek	Indikator	<i>Favorable</i>	<i>Unfavorable</i>	Jumlah
1.	Sikap	Sikap taat dan patuh	1, 2	3, 4	4

	mental	mengikuti aturan				
		Sikap tertib mengikuti aturan	5, 6	7, 8	4	
2.	Pemahaman	Pengetahuan untuk dapat memahami setiap aturan dalam berlalulintas	9, 10	11, 12	4	
		Pengetahuan untuk memahami tata tertib dalam berlalulintas	13, 14	15, 16	4	
3.	Sikap Perilaku	Bersungguh-sungguh dalam mentaati aturan	17, 18	19, 20	4	
		Bertanggung jawab dalam mentaati aturan	21, 22	23, 24	4	
		Bersungguh-sungguh untuk mentaati standar nilai	25, 26	27, 28	4	
		Bertanggung jawab dalam mentaati standar nilai	29, 30	31, 32	4	
<b>Total</b>			<b>16</b>	<b>16</b>	<b>32</b>	

Penilaian pada skala kedisiplinan dalam berlalu lintas terhadap siswa dari empat sampai dengan satu untuk aitem *favorable* dan dari satu sampai dengan empat untuk aitem *unfavourable*, sebagaimana dapat dilihat pada tabel 3.5.

Tabel 3.5

Skor Aitem Skala Kedisiplinan Dalam Berlalu lintas

No.	Jawaban	<i>Favorable</i>	<i>Unfavorable</i>
1.	SS (Sangat Setuju)	4	1
2.	S (Setuju)	3	2
3.	TS ( Tidak Setuju)	2	3
4.	STS ( Sangat Tidak Setuju)	1	4

## 2. Pelaksanaan Uji Coba Alat Ukur

Pelaksanaan uji coba alat ukur dikonstrak berdasarkan indikator yang dikembangkan berdasarkan konstrak teoritis, sebelum digunakan dalam penelitian alat ukur diuji coba terlebih dahulu yaitu uji *tryout*. Uji coba dilakukan untuk mengetahui tingkat validitas dan reabilitas alat ukur sehingga mendapatkan aitem-aitem yang layak digunakan sebagai alat ukur penelitian. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan *tryout* terpakai, hal tersebut peneliti lakukan karena faktor waktu yang sudah terlalu singkat untuk menyelesaikan penelitian ini. Dengan demikian, pelaksanaan *tryout* dilakukan secara bersamaan dengan pelaksanaan penelitian. Setiap responden diberikan dua jenis skala yang berbeda dengan total 54 butir aitem, yang terdiri dari 22 aitem *self awareness* pada skala I dan 32 aitem kedisiplinan dalam berlalu lintas pada skala II.

## F. Proses pelaksanaan penelitian

Proses pelaksanaan penelitian berlangsung selama 1 hari yaitu pada tanggal 13 januari 2020 kepada 195 siswa. Penelitian ini dilakukan dengan cara

menyebarkan skala secara *offline* kepada siswa di sekolah. Peneliti datang ke sekolah dengan melakukan *building rapport* terlebih dahulu kepada sekolah agar diberikan izin untuk melakukan penelitian di sekolah tersebut. Selanjutnya peneliti menyebarkan skala dengan masuk ke ruang kelas dan melakukan *building rapport* terlebih dahulu kepada siswa dan menjelaskan tata cara pengisian skala, agar siswa faham dalam pengisian sehingga data penelitian yang diperoleh sesuai dengan hasil yang diharapkan. Setelah semua skala yang dibutuhkan terkumpul, proses pengumpulan data dihentikan dan penelitian dapat dilanjutkan ke tahapan berikutnya pengolahan dan analisis data.

#### **G. Validitas dan Reliabilitas Alat Ukur**

##### **1. Validitas**

Validitas adalah sejauh mana ketepatan dan kecermatan suatu alat ukur dalam melakukan fungsinya. Suatu alat ukur dapat dikatakan valid apabila digunakan untuk mengukur apa yang seharusnya diukur secara tepat (Azwar, 2013). Validitas dilakukan dengan mengkolerasikan antara skor masing-masing item dengan skor total. Valid tidaknya alat ukur tergantung pada mampu tidaknya alat ukur tersebut memperoleh tujuan yang hendak diukur.

Uji validitas dalam penelitian ini adalah validitas isi (*content validity*). Azwar (2016), mengemukakan bahwa validitas isi merupakan validitas yang diestimasi dan dikuantifikasi berdasarkan pengujian terhadap isi skala melalui *expert reviewer* yang terdiri dari tiga (3) orang *reviewer* dengan kualifikasi telah lulus S2 dan memiliki keahlian dibidang psikologi, untuk memeriksa apakah

masing-masing aitem mencerminkan ciri perilaku yang ingin diukur. Tujuannya adalah untuk melihat apakah skala yang disusun sudah sesuai dengan konstruk psikologi yang diukur. *Expert reviewer* terhadap skala *self awareness* dan kedisiplinan dalam berlalu lintas telah dilakukan pada tanggal 08 Januari 2020. Dengan aitem yang relevan tersebut, apabila secara umum para penilai berpendapat sama, maka proses validitas terhadap aitem selesai. (Azwar, 2015).

Pengukuran validitas isi yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Content Validity Ratio (CVR)*. Data yang diperoleh untuk menghitung *CVR* diperoleh dari para ahli yang disebut *Subject Matter Experts (SME)* dalam hal ini yaitu beberapa *expert reviewer*, mereka diminta untuk menyatakan apakah isi suatu aitem dikatakan esensial untuk mendukung indikator keberperilaku/atribut psikologi apa yang hendak diukur. Suatu aitem dikatakan esensial apabila atribut dan indikator perilaku relevan (Azwar, 2015). Adapun statistik *CVR* dirumuskan sebagai berikut:

$$CVR = \frac{2ne}{n} - 1$$

Keterangan:

ne = Banyaknya *SME* yang menilai suatu aitem “esensial”

n = Banyaknya *SME* yang melakukan penilaian

Hasil komputasi *CVR* dari skala *self awareness* yang penulis gunakan dengan *expert reviewer*, dapat dilihat pada tabel 3.6.

Tabel 3.6

Koefisien *CVR* Skala *Self Awareness*

No.	Koefisien <i>CVR</i>	No.	Koefisien <i>CVR</i>
1.	1	12.	0,3
2.	1	13.	1
3.	1	14.	1
4.	1	15.	0,3
5.	1	16.	1
6.	0,3	17.	0,3
7.	1	18.	1
8.	0,3	19.	1
9.	0,3	20.	1
10.	1	21.	1
11.	0,3	22.	1

Hasil komputasi *CVR* dari skala kedisiplinan dalam berlalu lintas yang penulis gunakan dengan *expert reviewer*, dapat dilihat pada tabel 3.7.

Tabel 3.7

Koefisien *CVR* Skala kedisiplinan dalam berlalu lintas

No.	Koefisien <i>CVR</i>	No.	Koefisien <i>CVR</i>
1.	1	17.	0,3
2.	0,3	18.	1

3.	1	19.	0,3
4.	1	20.	0,3
5.	0,3	21.	1
6.	1	22.	1
7.	1	23.	0,3
8.	0,3	24.	0,3
9.	1	25.	1
10.	1	26.	0,3
11.	0,3	27.	1
12.	1	28.	0,3
13.	1	29.	1
14.	1	30.	0,3
15.	1	31.	1
16.	0,3	32.	1

Berdasarkan hasil yang diperoleh dari penilaian SME pada dua skala di atas dalam tabel 3,6 dan tabel 3.7 di atas memperlihatkan bahwa semua koefesien CVR di atas nol (0). Sehingga semua aitem dinyatakan valid.

#### 1. Reliabilitas

Reliabilitas adalah sejauh mana hasil suatu pengukuran dapat di percaya. Mengungkapkan suatu pengukuran yang mampu menghasilkan data yang memiliki tingkat reliabilitas tinggi disebut sebagai pengukuran yang reliabel. Azwar (2015). Analisis yang dipakai untuk uji reliabilitas dalam data penelitian ini menggunakan bantuan computer program *SPSS 2.0 for Wondows*.

Sebelum penulis melakukan analisis reliabilitas, penulis terlebih dahulu melakukan analisis daya beda aitem yaitu dengan mengkorelasikan masing-masing aitem dengan nilai total aitem. Perhitungan daya beda aitem-aitem menggunakan koefisien korelasi product moment dari Pearson. Berikut rumus korelasi product moment.

Aitem yang mempunyai daya beda yang baik adalah aitem yang berkorelasi secara positif dan signifikan. Kriteria dalam pemilihan aitem yang penulis gunakan berdasarkan korelasi aitem total yaitu menggunakan batasan  $r_{ix} \geq 0,25$  untuk aitem *self awareness* dan batasan  $r_{ix} \geq 0,30$  untuk aitem kedisiplinan dalam berlalu lintas. Untuk semua aitem pada variabel *self awareness* yang mencapai koefisien korelasi minimal 0,25 daya bedanya dianggap memuaskan, artinya aitem tersebut dapat digunakan sebagai alat ukur penelitian. Sebaliknya aitem yang memiliki harga  $r_{ix}$  kurang dari 0,25 dapat diinterpretasi memiliki daya beda yang rendah. Sedangkan untuk semua aitem pada variabel kedisiplinan dalam berlalu lintas yang mencapai koefisien korelasi minimal 0,30 maka daya bedanya dianggap memuaskan, artinya aitem tersebut dapat digunakan sebagai alat ukur penelitian. Sebaliknya aitem yang memiliki koefisien korelasi kurang dari 0,30 dianggap memiliki daya beda yang rendah sehingga tidak dapat digunakan sebagai alat ukur penelitian. Penyusun alat tes boleh menentukan sendiri batas minimal daya diskriminasi aitemnya dengan mempertimbangkan isi dan tujuan pengukuran skala yang telah disusun (Azwar, 2015).

Tabel 3.8  
Koefisien Daya Beda Aitem Skala *Self Awareness* tahap I

No	$r_{iX}$	No	$r_{iX}$
1.	0,294	12.	0,170
2.	-0,109	13.	0,458
3.	0,380	14.	0,431
4.	0,415	15.	0,387
5.	0,388	16.	0,354
6.	0,434	17.	0,469
7.	0,504	18.	0,409
8.	0,272	19.	0,531
9.	0,436	20.	0,495
10.	0,281	21.	0,518
11.	0,431	22.	0,328

Berdasarkan tabel 3.8 di atas, indeks daya beda aitem pernyataan tahap pertama (uji coba) skala *self awareness* berkisar antara -0,109 hingga 0,531. Dari 22 aitem pernyataan yang dilakukan uji coba maka diperoleh 20 aitem yang terpilih dan 2 aitem yang tidak terpilih (2, 12). Selanjutnya 20 aitem tersebut dilakukan analisis reliabilitas dengan menggunakan kriteria dalam pemilihan aitem berdasarkan korelasi aitem total yaitu menggunakan batasan  $r_{iX} \geq 0,25$ , untuk semua aitem pada variabel *self awareness* yang mencapai koefisien korelasi minimal 0,25 daya bedanya dianggap memuaskan, sebaliknya aitem yang memiliki harga  $r_{iX}$  kurang dari 0,25 dapat diinterpretasi memiliki daya beda yang rendah. Dapat dilihat pada tabel 3.9.

Tabel 3.9  
Koefisien Daya Beda Aitem Skala *Self Awareness* tahap II

No	$r_{iX}$	No	$r_{iX}$
1.	0,294	13.	0,458
3.	0,380	14.	0,431
4.	0,415	15.	0,387
5.	0,388	16.	0,354
6.	0,434	17.	0,469
7.	0,504	18.	0,409
8.	0,272	19.	0,531
9.	0,436	20.	0,495
10.	0,281	21.	0,518
11.	0,431	22.	0,328

Berdasarkan tabel 3.9 di atas, hasil uji coba tahap kedua (2) menunjukkan indek daya beda pada aitem pernyataan skala *self awarness* berkisar antara 0,272 hingga 0,531. Terdapat 20 aitem yang valid dari skala *self awareness* setelah digugurkan 2 aitem yang tidak valid.

Adapun untuk menghitung koefisien reliabilitas kedua skala ini, menggunakan teknik Alpha dengan rumus sebagai berikut:

$$\alpha = 2 \left[ 1 - \frac{Sy_1^2 + Sy_2^2}{Sx^2} \right]$$

Keterangan :

$S_{y1}^2$  dan  $S_{y2}^2$  = Varians skor Y1 dan Varians skor Y2

$$S_x^2 = \text{Varians skor X}$$

Hasil analisis realibilitas pada skala *self awareness* diperoleh  $\alpha = 0,821$ .

Selanjutnya penulis melakukan analisis reabilitas tahap ke 2 dengan membuang dua (2) aitem yang daya bedanya rendah (tidak terpilih). Hasil analisis reabilitas pada skala *self awareness* tahap kedua (2) diperoleh hasil  $\alpha = 0,839$ .

Berdasarkan hasil validitas dan reabilitas di atas, penulis memaparkan *blue print* akhir skala *self awareness* sebagaimana yang terlihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 3.10

*Blue Print* Akhir Skala *Self Awareness*

No	Aspek	<i>favorable</i>	<i>Unfavorable</i>	Jumlah
1.	<i>Self Awareness subjektif</i>	1, 10	5, 15	4
2.	<i>Self Awareness objektif</i>	2, 13, 17	6, 20	5
3.	<i>Self Awareness Simbolik</i>	3, 4, 11,13,14	7, 8, 9, 16, 18, 19	11
<b>Total</b>		<b>10</b>	<b>10</b>	<b>20</b>

Adapun koefisien daya beda aitem skala kedisiplinan dalam berlalu lintas dapat dilihat pada tabel 3.11.

Tabel 3.11

Koefisien Daya Beda Aitem Kedisiplinan dalam Berlalu Lintas Siswa Tahap I

No.	$r_{ix}$	No.	$r_{ix}$	No.	$r_{ix}$
1.	0,578	12.	0,388	23.	0,411
2.	0,407	13.	0,416	24.	0,208
3.	0,491	14.	0,476	25.	0,488
4.	0,307	15.	0,402	26.	0,404
5.	0,496	16.	0,399	27.	0,411
6.	0,154	17.	0,572	28.	0,522
7.	0,486	18.	0,542	29.	0,522
8.	-0,182	19.	0,635	30.	0,221
9.	0,353	20.	0,510	31.	-0,327
10.	0,243	21.	0,300	32.	0,041
11.	0,392	22.	0,516		

Berdasarkan tabel 3.11 di atas, indeks daya beda aitem pernyataan skala kedisiplinan dalam berlalu lintas berkisar antara -0,182 hingga 0,635. Dari 32 aitem diperoleh 25 aitem yang terpilih dan 7 aitem yang tidak terpilih. Selanjutnya 25 aitem tersebut dilakukan analisis reliabilitas untuk semua aitem pada variabel kedisiplinan dalam berlalu lintas yang mencapai koefisien korelasi minimal 0,30 maka daya bedanya dianggap memuaskan. Sebaliknya aitem yang memiliki koefisien korelasi kurang dari 0,30 dianggap memiliki daya beda yang rendah. Dapat dilihat pada tabel 3.12.

Tabel 3.12

koefisien Daya Beda Aitem Kedisiplinan dalam Berlalu Lintas Siswa Tahap II

No.	$r_{ix}$	No.	$r_{ix}$	No.	$r_{ix}$
1.	0,578	13.	0,416	22.	0,516
2.	0,407	14.	0,476	23.	0,411
3.	0,491	15.	0,402	25.	0,488
4.	0,307	16.	0,399	26.	0,404
5.	0,496	17.	0,572	27.	0,411
7.	0,486	18.	0,542	28.	0,522
9.	0,353	19.	0,635	29.	0,522
11.	0,392	20.	0,510		
12.	0,388	21.	0,300		

Berdasarkan tabel 3.12 di atas indek daya beda aitem pernyataan skala kedisiplinan dalam berlalu lintas berkisar antara 0,300 hingga 0,635. Terdapat 25 aitem yang valid dari skala kedisiplinan dalam berlalu lintas setelah digugurkan 7 aitem yang tidak valid.

Adapun untuk menghitung koefisien reliabilitas kedua skala ini, menggunakan teknik Alpha dengan rumus sebagai berikut:

$$\alpha = 2 \left[ 1 - \frac{Sy_1^2 + Sy_2^2}{Sx^2} \right]$$

Keterangan :

$S_{y1}^2$  dan  $S_{y2}^2$  = Varians skor Y1 dan Varians skor Y2

$S_x^2$  = Varians skor X

Hasil analisis reabilitas pada skala kedisiplinan dalam berlalu lintas diperoleh  $\alpha = 0,856$ , selanjutnya dilakukan analisis reabilitas tahap kedua (2) dengan membuang tujuh (7) yang daya bedanya rendah (tidak terpilih). Hasil analisis reabilitas pada skala kedisiplinan tahap kedua (2) diperoleh  $\alpha = 0,894$ .

Berdasarkan hasil validitas dan reabilitas di atas, penulis memaparkan *blue print* akhir skala kedisiplinan dalam berlalu lintas sebagaimana yang terlihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 3.13

*Blue Print* Akhir Skala Kedisiplinan dalam Berlalu Lintas

No	Aspek	favorable	Unfavorable	Jumlah
1.	Sikap mental	1, 3, 8, 12	6, 16, 25,	7
2.	Pemahaman	4, 10, 18,	7, 17, 23	6
3.	Sikap kelakuan	2, 5, 9, 11, 19, 20, 21, 22	13, 14, 15, 24 ,	12
	<b>Total</b>	<b>15</b>	<b>10</b>	<b>25</b>

## H. Teknik pengolahan dan Analisis Data

### 1. Teknik Pengolahan Data

Teknik selanjutnya setelah mengumpulkan data maka selanjutnya adalah pengolahan data dan analisis data. Peneliti ini menggunakan pendekatan kuantitatif maka data yang telah dikumpulkan dianalisis secara kuantitatif pula yang merupakan data yang berbentuk angka. Data penelitian kemudian di skoring berdasarkan aitem *favorabel* dan *unfavorabel* selanjutnya dilakukan tabulasi data secara manual ke dalam aplikasi *microsoft excel* kemudian dilakukan analisis data dengan menggunakan bantuan program SPSS versi 2.0 *for Windows*. Data tersebut terlebih dahulu penulis analisis dengan melakukan uji reliabilitas sehingga data *tryout* terpakai ini mendapatkan hasil reliabilitasnya, kemudian aitem-aitem yang memenuhi persyaratan sesuai dengan yang peneliti tentukan, selanjutnya akan dilakukan analisis berikutnya untuk data penelitian.

## 2. Teknik Analisis Data

### a. Uji Prasyarat

Analisis data merupakan faktor yang penting dalam menentukan kualitas dari hasil suatu penelitian. Uji prasyarat merupakan uji yang harus dilakukan sebelum melakukan uji hipotesis. Uji prasyarat bertujuan untuk mengetahui terpenuhi atau tidaknya syarat-syarat yang diperlukan suatu data agar dapat dianalisis. Uji prasyarat dalam penelitian ini meliputi uji normalitas sebaran dan uji linieritas hubungan.

### b. Uji Normalitas Sebaran

Uji normalitas merupakan uji yang digunakan untuk melihat data berdistribusi normal atau tidak. Jika data yang dihasilkan tidak berdistribusi

normal, maka analisis data secara statistik *parametrik* tidak dapat digunakan. Untuk menguji normalitas, analisis data yang dilakukan adalah secara *non parametrik* dengan menggunakan teknik statistik *One Sample Kolmogorov Smirnov Test* dari program SPSS. Aturan yang digunakan adalah jika  $p > 0,05$  maka data berdistribusi secara normal. Sebaliknya jika  $p < 0,05$  maka data dinyatakan tidak berdistribusi secara normal.

c. Uji Linieritas Hubungan

Uji linieritas hubungan merupakan pengujian garis regresi antara variabel bebas dengan variabel terikat. Uji analisis regresi perlu dilakukan bila telah diketahui bahwa ada hubungan yang signifikan antara variabel yang bersangkutan. Untuk mencari linieritas hubungan antara variabel independen dan variabel dependen dapat dilihat dari tabel yang dianalisis menggunakan bantuan program SPSS. Kaidah yang digunakan untuk mengetahui linier tidaknya hubungan antara variabel bebas dengan variabel terikat adalah jika  $p > 0,05$  maka hubungan antara kedua variabel tersebut dinyatakan linier.

d. Uji Hipotesis

Setelah uji prasyarat terpenuhi, maka dapat dilanjutkan dengan menguji hipotesis penelitian. Uji hipotesis ini dilakukan agar dapat menjawab hipotesis yang ada di bab II. Analisis penelitian data dilakukan menggunakan analisis statistik korelasi *product moment* dari Pearson, dengan bantuan komputer program SPSS. Koefisien korelasi dikatakan signifikan apabila ( $p < 0,05$ ).

## BAB IV

### HASIL DAN PEMBAHASAN

#### A. Deskripsi Subjek Penelitian

Penelitian ini dilakukan pada siswa/i SMAN 12 Banda Aceh yang terdiri dari kelas X, XI, dan XII. Sampel dalam penelitian ini berjumlah 195 orang siswa, data demografi sampel penelitian dapat dilihat pada tabel 4.1.

Table 4.1

#### Data Demografi Sampel Penelitian

No.	Deskripsi Sampel	Kategori	Jumlah	Persentase	Total
1.	Usia	15	11	5,6	100%
		16	74	37,9	
		17	82	42,3	
		18	24	12,3	
		19	4	2,1	
2.	Jenis Kelamin	Laki-laki	115	59	100%
		Perempuan	80	41	
3.	Kepemilikan SIM	Ada	25	12,8	100%
		Tidak	170	87,2	
4.	Berangkat Sekolah	Angkutan Umum	12	6,2	100%
		Diantar Orang Tua	54	27,7	
		Sepeda Motor	129	66,1	

Berdasarkan Tabel 4.1 di atas, dapat diketahui bahwa sampel dari penelitian ini yaitu siswa SMAN 12 Banda Aceh dengan rentang usia 15 tahun berjumlah 11 orang (5,6%), usia 16 tahun berjumlah 74 orang (37,9%), usia 17 tahun berjumlah 82 orang (42,3%), usia 18 tahun berjumlah 24 orang (12,3%), dan usia 19 tahun berjumlah 4 orang (2,1%). Berdasarkan jenis kelamin terlihat siswa laki-laki berjumlah 115 orang (59%) dan siswa perempuan berjumlah 80 orang (41%).

Selanjutnya, berdasarkan kepemilikan SIM, terlihat bahwa yang memiliki SIM berjumlah 25 orang (12,8%) dan yang tidak memiliki SIM berjumlah 170 orang (87,2%). Adapun yang ke sekolah menggunakan angkutan umum berjumlah sebanyak 12 orang (6,2%), yang ke sekolah diantar oleh orang tua sebanyak 54 orang (27,7%), dan yang menggunakan sepeda motor sebanyak 129 orang (66,1%).

## **B. Hasil Penelitian**

### **1. Kategorisasi Data Penelitian**

Pengkategorisasian yang penulis gunakan dalam penelitian ini adalah kategorisasi berdasarkan distribusi normal dengan kategorisasi jenjang (ordinal). Azwar (2015) menjelaskan bahwa kategorisasi jenjang (ordinal) merupakan kategorisasi yang menempatkan individu ke dalam kelompok-kelompok yang posisinya berjenjang menurut suatu kontinum berdasarkan atribut yang diukur. Lebih lanjut Azwar (2015) menjelaskan bahwa cara pengkategorian ini akan diperoleh dengan membuat kategori skor subjek berdasarkan besarnya satuan standar deviasi populasi. Karena kategorisasi ini bersifat relatif, maka luasya interval yang mencakup setiap kategori yang diinginkan dapat ditetapkan secara subjektif selama penetapan tersebut berada dalam batas kewajaran dan dapat diterima akal. Deskripsi data hasil penelitian tersebut dapat dijadikan batasan dalam pengkategorian sampel penelitian yang terdiri dari tiga kategori, yaitu rendah, sedang, dan tinggi.

a. Skala *Self Awareness*

Analisis secara deskriptif dilakukan dengan melihat deskripsi data hipotetik (yang mungkin terjadi) dan empiris (berdasarkan kenyataan di lapangan) dari variable *self awareness*. Deskripsi data hasil penelitian adalah sebagai berikut:

Tabel 4.2

Deskripsi data penelitian skala *self awareness*

variabel	Data Hipotetik				Data Empirik			
	<b>Xmaks</b>	<b>Xmin</b>	<b>Mean</b>	<b>SD</b>	<b>Xmaks</b>	<b>Xmin</b>	<b>Mean</b>	<b>SD</b>
Self Awareness	80	20	50	10	76	32	57,4	7,8

Keterangan Rumus Skor Hipotetik

1. Skor maksimal ( $X_{maks}$ ) adalah hasil perkalian jumlah butir skala dengan nilai tertinggi dari pembobotan pilihan jawaban.
2. Skor minimal ( $X_{min}$ ) adalah hasil perkalian jumlah butir skala dengan nilai terendah dari pembobotan pilihan jawaban.
3. Mean dengan rumus  $\mu = (\text{skor maks} + \text{skor min})/2$
4. Standar deviasi (SD) dengan rumus  $s = (\text{skor maks} - \text{skor min})/6$

Berdasarkan hasil statistik data penelitian pada table 4.2, analisis deskriptif secara hipotetik menunjukkan bahwa jawaban maksimal adalah 80, jawaban minimal adalah 20, nilai mean 50, dan standar deviasi adalah 10. Sementara pada data empirik menunjukkan bahwa jawaban maksimal adalah 76, jawaban minimal 32, nilai mean 57,4 dan standar deviasi 7,8. Deskripsi data hasil penelitian tersebut dapat dijadikan batasan dalam pengkategorian sampel penelitian yang

terdiri dari tiga kategori, yaitu rendah, sedang, dan tinggi dengan metode kategorisasi jenjang (ordinal). Berikut rumus pengkategorian pada skala *self awareness*.

$$\text{Rendah} = X < (\bar{x} - 1,0 \text{ SD})$$

$$\text{Sedang} = (\bar{x} - 1,0 \text{ SD}) \leq X < (\bar{x} + 1,0 \text{ SD})$$

$$\text{Tinggi} = (\bar{x} + 1,0 \text{ SD}) \leq X$$

Keterangan

$\bar{x}$  = Mean empirik pada skala

SD = Standar Deviasi

N = Jumlah subjek

X = Rentang butir pernyataan

Berdasarkan rumus kategorisasi ordinal yang digunakan, maka didapat hasil kategorisasi skala *self awareness* sebagai berikut:

Rendah

$$X < (\bar{x} - 1,0 \text{ SD})$$

$$X < (57,4 - (1,0) (7,8))$$

$$X < (57,4 - 7,8)$$

$$X < 49,6$$

Sedang :

$$X < (\bar{x} - 1,0 \text{ SD}) \leq X < (\bar{x} + 1,0 \text{ SD})$$

$$(49,6) \leq X < (57,4 + (1,0) (7,8))$$

$$(49,6) \leq X < (57,4 + 7,8)$$

$$49,6 \leq X < 65,2$$

Tinggi :

$$(\bar{x} - 1,0 \text{ SD}) \leq X$$

$$(65,2) \leq X$$

$$X \geq 65,2$$

Tabel 4.3

Kategori *Self Awareness* pada Siswa SMAN 12 Banda Aceh

Interval	Kategorisasi	Frekuensi	Persentase (%)
$X < 49,6$	Rendah	31	15,9
$49,6 \leq X < 65,2$	Sedang	138	70,8
$X \geq 65,2$	Tinggi	26	13,3
Jumlah		<b>195</b>	<b>100%</b>

Pada tabel 4.3 di atas menunjukkan bahwa siswa di SMAN 12 Banda Aceh memiliki tingkat *self awareness* dalam kategori yang rendah berjumlah 31 orang (15,9%), memiliki *self awareness* yang sedang berjumlah 138 orang (70,8%), dan memiliki kategori *self awareness* yang tinggi berjumlah 26 orang (13,3%). Artinya tingkat *self awareness* siswa SMAN 12 Banda Aceh secara umum tergolong sedang.

#### b. Skala kedisiplinan

Analisis secara deskriptif dilakukan dengan melihat deskripsi data hipotetik (yang mungkin terjadi) dan empiris (berdasarkan kenyataan di lapangan) dari variable kedisiplinan. Deskripsi data hasil penelitian adalah sebagai berikut:

Tabel 4.4

Deskripsi Data Penelitian Skala Kedisiplinan

Variabel	Data Hipotetik				Data Empirik			
	Xmaks	Xmin	Mean	SD	Xmaks	Xmin	Mean	SD
Kedisiplinan	100	25	62,5	12,5	98	26	71	11

#### Keterangan Rumus Skor Hipotetik

1. Skor maksimal (Xmaks) adalah hasil perkalian jumlah butir skala dengan nilai tertinggi dari pembobotan pilihan jawaban.
2. Skor minimal (Xmin) adalah hasil perkalian jumlah butir skala dengan nilai terendah dari pembobotan pilihan jawaban.
3. Mean dengan rumus  $\mu = (\text{skor maks} + \text{skor min})/2$
4. Standar deviasi (SD) dengan rumus  $s = (\text{skor maks} - \text{skor min})/6$

Berdasarkan hasil statistik data penelitian pada table 4.4, analisis deskriptif secara hipotetik menunjukkan bahwa jawaban maksimal adalah 100, jawaban minimal adalah 25, nilai mean 62,5, dan standar deviasi adalah 12,5. Sementara pada data empiric menunjukkan bahwa jawaban maksimal adalah 98, jawaban minimal 26, nilai mean 71 dan standar deviasi 11. Deskripsi data hasil penelitian tersebut dapat dijadikan batasan dalam pengkategorian sampel penelitian yang terdiri dari tiga kategori, yaitu rendah, sedang, dan tinggi dengan metode kategorisasi jenjang (ordinal). Berikut rumus pengkategorian pada skala *self awareness*.

$$\text{Rendah} = X < (\bar{x} - 1,0 \text{ SD})$$

$$\text{Sedang} = (\bar{x} - 1,0 \text{ SD}) \leq X < (\bar{x} + 1,0 \text{ SD})$$

$$\text{Tinggi} = (\bar{x} + 1,0 \text{ SD}) \leq X$$

Keterangan

$\bar{x}$  = Mean empirik pada skala

SD = Standar Deviasi

N = Jumlah subjek

X = Rentang butir pernyataan

Berdasarkan rumus kategorisasi ordinal yang digunakan, maka didapat hasil kategorisasi skala Kedisiplinan sebagai berikut:

Rendah :

$$X < (\bar{x} - 1,0 \text{ SD})$$

$$X < (71 - (1,0) (11))$$

$$X < (71 - 11)$$

$$X < 60$$

Sedang :

$$X < (\bar{x} - 1,0 \text{ SD}) \leq X < (\bar{x} + 1,0 \text{ SD})$$

$$(60) \leq X < (71+ (1,0) (11))$$

$$(60) \leq X < (71+ 11)$$

$$60 \leq X < 82$$

Tinggi :

$$(\bar{x} - 1,0 \text{ SD}) \leq X$$

$$(82) \leq X$$

$$X \geq 82$$

Tabel 4.5

Katagorisasi Kedisiplinan pada Siswa SMAN 12 Banda Aceh

Interval	Kategorisasi	Frekuensi	Persentase (%)
$X < 60$	Rendah	24	12,3

$60 \leq X < 82$	Sedang	144	74
$X \geq 82$	Tinggi	27	13,7
Jumlah		<b>195</b>	<b>100%</b>

Pada tabel 4.5 di atas menunjukkan bahwa siswa di SMAN 12 Banda Aceh memiliki tingkat kedisiplinan dalam kategori yang rendah berjumlah 24 orang (12,3%), memiliki kedisiplinan yang sedang berjumlah 144 orang (74%), dan memiliki kategori kedisiplinan yang tinggi berjumlah 27 orang (13,7%). Artinya tingkat kedisiplinan siswa SMAN 12 Banda Aceh secara umum tergolong sedang.

## 2. Uji Prasyarat

Penggunaan uji prasyarat pada penelitian bertujuan menentukan uji statistik yang akan digunakan untuk mengetahui korelasi antar variabel. Uji prasyarat yang penelitian lakukan adalah: uji normalitas dan uji linieritas.

### a. Uji Normalitas Sebaran

Hasil uji normalitas sebaran data dari kedua variabel penelitian ini (*self awareness* dengan kedisiplinan dalam berlalu lintas) dapat dilihat pada tabel 4.6.

Tabel 4.6

Uji Normalitas dengan *One-sampel Kolmogrov-Smirnov Test*

No.	Variabel Penelitian	Koefisien K-S Z	p
1.	<i>Self Awareness</i>	0,785	0,569
2.	Kedisiplinan dalam berlalu lintas	1,050	0,221

Berdasarkan data tabel 4.6 di atas, memperlihatkan bahwa variabel *self awareness* berdistribusi normal, hal ini dbuktikan dari data koefisien *kolmogorov smirnof* (K-S Z) sebesar 0,785 dan nilai signifikansi ( $p$ ) sebesar 0,569 ( $p > 0,05$ ). sedangkan pada variabel kedisiplinan dalam berlalu lintas diperoleh sebesar data yang distribusi secara normal, hal ini dibuktikan dari data koefisien *kolmogorov smirnof* (K-S Z) sebesar 1,050 dan nilai signifikansi ( $p$ ) sebesar 0,221 ( $p > 0,05$ ). Karena kedua variabel berdistribusi normal, maka hasil dari penelitian dapat digeneralisasikan pada populasi penelitian ini.

b. Uji Linieritas Hubungan

Hasil uji linieritas hubungan yang dilakukan terhadap dua variabel penelitian ini di peroleh data sebagai mana yang tertera pada tabel 4.7.

Tabel 4.7

Uji Linieritas Hubungan Data Penelitian

Vriabel Penelitian	<i>F Deviation from Linearity</i>	$p$
<i>Self Awareness</i>	1,042	0,417
Kedisiplinan dalam berlalu lintas		

Berdasarkan tabel 4.7 diperoleh nilai *F Deviation from Linearity* kedua variabel tersebut sebesar 1,042 dan nilai signifiikansi ( $p$ ) sebesar 0,417, nilai  $p$  hitung lebih besar dari  $p$  tabel ( $p > 0,05$ ) maka dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan yang linier antara variabel *self awareness* dengan variabel kedisiplinan dalam berlalu lintas pada siswa SMAN 12 Banda Aceh.

### 3. Hasil Uji Hipotesis

Setelah terpenuhi uji prasyarat, maka langkah selanjutnya melakukan uji hipotesis menggunakan analisis person. Hasil analisis hipotesis dapat dilihat pada tabel 4.8.

Tabel 4.8

Uji Hipotesis Data Penelitian

Vriabel Penelitian		<i>Person Correlation</i>	<i>p</i>
<i>Self Awareness</i>	Kedisiplinan	0,386	0,000
berlalu lintas			

Berdasarkan tabel 4.8 di atas dapat diketahui bahwa hasil analisis *product moment* dari Pearson menunjukkan nilai koefisien korelasi sebesar 0,386 dan nilai signifikansi (*p*) sebesar 0,000. Artinya terdapat hubungan positif yang sangat signifikan antara *self awareness* dengan kedisiplinan dalam berlalu lintas siswa SMAN 12 Banda Aceh, hal tersebut mengindikasikan bahwa semakin tinggi *self awareness* maka semakin tinggi kedisiplinan dalam berlalu lintas. Sebaliknya, semakin rendah *self awareness* maka semakin rendah kedisiplinan dalam berlalu lintas pada siswa SMAN 12 Banda Aceh.

Hasil analisis penelitian ini, menunjukkan bahwa hipotesis diterima yaitu ada hubungan yang sangat signifikan antara *self awareness* dengan kedisiplinan dalam berlalu lintas pada siswa SMAN 12 Banda Aceh dengan sumbangan relatif *self awareness* terhadap kedisiplinan dalam berlalu lintas sebesar  $r = 0,386$  dan  $r^2 = 0.149$ , artinya terdapat 14,9% pengaruh relatif *self Awareness* terhadap

kedisiplinan dalam berlalu lintas, sedangkan 85,1% dipengaruhi oleh faktor-faktor lain selain *self awareness*.

### C. Pembahasan

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara *self awareness* dengan kedisiplinan dalam berlalu lintas pada siswa SMAN 12 Banda Aceh. Hasil penelitiannya menunjukkan bahwa terdapat hubungan positif yang sangat signifikan antara *self awareness* dengan kedisiplinan dalam berlalu lintas pada siswa SMAN 12 Banda Aceh. Hasil analisis *product moment* dari Pearson menunjukkan koefisien korelasi sebesar 0,386 dengan taraf signifikan  $p = 0.000$ , artinya bahwa terdapat hubungan positif yang sangat signifikan antara *self awareness* dengan kedisiplinan dalam berlalu lintas hal tersebut menunjukkan bahwa hipotesis dalam penelitian ini diterima. Berarti tingginya *self awareness* seorang siswa maka akan tinggi pula kedisiplinan dalam berlalu lintas pada siswa tersebut begitu juga sebaliknya, rendahnya *self awareness* seorang siswa maka diikuti pula dengan rendahnya kedisiplinan dalam berlalu lintas pada siswa tersebut. Hal ini menunjukkan bahwa hipotesis dalam penelitian ini diterima.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Mustika (2016) yang berjudul hubungan *self awareness* dengan kedisiplinan yang dilakukan pada peserta didik kelas VIII di SMP Wiyatama Bandar Lampung. Melalui analisis *pearson correlation* menunjukkan taraf korelasi sebesar 0,387 dan signifikansinya adalah 0,002, artinya terdapat hubungan yang positif dan signifikan antara kedua variabel tersebut.

Hasil penelitian ini didukung oleh teori yang dikemukakan oleh Prijodarminto (1994) dimana kedisiplinan seseorang dibentuk melalui proses dari serangkaian perilaku yang menunjukkan kesadaran terhadap nilai-nilai ketaatan, kepatuhan, kesetiaan, keteraturan atau ketertiban. Apabila kedisiplinan telah menyatu dalam diri individu maka sikap atau perbuatan yang dilakukan sama sekali tidak dirasakan sebagai suatu beban, bahkan sebaliknya akan membebani dirinya bila ia tidak berbuat sebagaimana mestinya.

Hal ini sesuai dengan yang disampaikan oleh Astuti dan Suwarda (2015) yang menjelaskan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi kedisiplinan dapat berasal dari dalam dan juga dari luar diri individu. Adapun faktor-faktor yang berasal dari dalam diri individu berupa pengetahuan yang dimiliki siswa tentang peraturan lalu lintas dan kesadaran akan dampak pelanggaran lalu lintas yang berupa kecelakaan.

Pada penelitian ini mayoritas siswa SMAN 12 Banda Aceh memiliki *self awareness* pada kategori sedang yaitu sebanyak 138 (70,8 %) orang, sedangkan sisanya berada pada kategori rendah yaitu sebanyak 31 (15,9 %) orang dan kategori tinggi yaitu sebanyak 26 (13,3 %) orang. Hasil ini menunjukkan bahwa *self awareness* pada siswa SMAN 12 Banda Aceh berada pada kategori sedang. Selain itu hasil analisis juga menunjukkan bahwa mayoritas siswa SMAN 12 memiliki kedisiplinan dalam berlalu lintas pada kategori sedang yaitu sebanyak 144 (74 %) orang, sedangkan sisanya berada pada kategori rendah sebanyak 24 (12,3 %), dan pada kategori tinggi sebanyak 27 (13,7 %). Artinya kedisiplinan dalam berlalu lintas pada siswa SMAN 12 berada pada kategori sedang juga.

Sumbangan relatif pada penelitian ini yang terlihat dari analisis *Measures Of Association* dengan nilai  $r^2 = 0,149$ , artinya terdapat 14,9% pengaruh relatif *self Awareness* terhadap kedisiplinan dalam berlalu lintas, sedangkan 85,1% dipengaruhi oleh faktor-faktor lain selain *self awareness*.

Penelitian ini memiliki beberapa keterbatasan diantaranya penulis hanya melihat variabel *self awareness* saja, tidak melihat faktor-faktor lain yang dapat mempengaruhi *self awareness* pada siswa. Keterbatasan lain adalah penelitian secara kuantitatif ini tidak mampu melihat lebih luas dinamika psikologi yang terjadi. Selain itu proses pelaksanaan penelitian ini dilakukan dalam waktu yang sangat singkat sehingga beberapa subjek terburu-buru dalam mengisi alat ukur yang diberikan oleh penulis. Dengan keterbatasan-keterbatasan tersebut di atas dapat dijadikan pertimbangan untuk penelitian selanjutnya.

## BAB V

### PENUTUP

#### A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis data dan pembahasan sebelumnya dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan positif yang sangat signifikan antara *self awareness* dengan kedisiplinan dalam berlalu lintas pada siswa SMAN 12 Banda Aceh. Hasil analisis penelitian ini memiliki koefisien korelasi sebesar 0,386 dengan  $p = 0,000$  hubungan kedua variabel tersebut dikatakan sangat signifikan karena  $p < 0,05$  artinya semakin tinggi *self awareness* maka semakin tinggi kedisiplinan dalam berlalu lintas pada siswa SMAN 12 Banda Aceh, sebaliknya siswa dengan *self awareness* rendah akan memiliki kedisiplinan dalam berlalu lintas rendah juga.

#### B. Saran

Berdasarkan hasil penelitian, maka penulis menyarankan beberapa hal sebagai berikut :

1. Bagi siswa SMAN 12 Banda Aceh diharapkan untuk dapat meningkatkan *self awareness* agar dapat membentuk kedisiplinan dalam berlalu lintas dengan baik sehingga dapat mengurangi angka kecelakaan terhadap siswa.
2. Bagi peneliti selanjutnya, penelitian ini dapat dijadikan sumber rujukan sehingga dapat mengembangkan penelitian selanjutnya terkait dengan *self awareness* dan kedisiplinan dalam berlalu lintas.

3. Bagi pihak sekolah, penelitian ini dapat menjadi acuan untuk menertibkan siswa dalam menggunakan sepeda motor ke sekolah.
4. Bagi pihak kepolisian, memberikan sosialisasi terhadap tata tertib berlalulintas dan menindak tegas untuk siswa yang masih melanggar peraturan berlalulintas yang sudah diterapkan.



## DAFTAR PUSTAKA

- Aditama Gufron, M. 2011. *Teori-Teori psikologi*. Yogyakarta: Ar-ruzz Medi
- Agustiani, H. 2006. *Psikologi Perkembangan*. Bandung: PT. Refika
- Ahmad. 2008. Kesadaran Diri (*Self Awareness*). <http://beranda.blogsome.com>  
Tanggal di akses 20 Februari 2009.
- Arsyad. (2015). Hubungan Antara Stres Berkendara Dengan Disiplin Berlalu lintas Pada Pengguna Sepeda Motor Dengan Status mahasiswa di Kota Bandung. Skripsi. Departemen Psikologi Fakultas Ilmu Pendidikan Universitas Pendidikan Indonesia
- Astuti, R. F., dan Suwanda, I. M. (2015). Disiplin Berlalu Lintas Di Jalan Raya Pada Remaja Di Desa Petak, Pacet, Mojokerto. *Kajian Moral dan Kewarganegaraan*, 2(3), 833.
- Azwar, S. 2013. *Penyusunan skala psikologi*. Yogyakarta: Pustaka
- Azwar, S. 2013. *Tes Prestasi Edisi 2*. Yogyakarta : Pustaka Pelajar.
- Azwar, S. (2015). *Reliabilitas dan validitas*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Azwar, S. (2016). *Konstruksi Tes Kemampuan Kognitif*. Yogyakarta
- Baron, A Robbert & Donn Byrne, Psikologi social jilid 1. Jakarta: Erlangga 2005
- Burn, R.B. 1979. *Kesadaran diri Diri*. Jakarta: Arcan.
- Cheryl, Marylin dan Jane, Allen E. 2005. *Disiplin positif*. Jakarta: Prestasi Putakaraya
- Damayanti, 2013. Meningkatkan perilaku berlalu lintas dengan menggunakan layanan konseling kelompok, *Jurnal*
- Feist, J., & Feist, Gregory. J. (2010). *Teori Kepribadian* . jilid I. Jakarta; Salemba Humanika.
- Feist, J., & Feist, Gregory. J. (2010). *Teori Kepribadian* . jilid II. Jakarta; Salemba Humanika.
- Garmo, John. (2013). *Pengembangan Karakter untuk Anak*. Jakarta: Kesaint Blanc Publishing.

- Glenn. (2008). Mengembangkan Kesadaran Diri (*Self Awareness*). <http://rhytem82.multiply.com>
- Mayaer (Dalam Goleman, Daniel, 2007). *Emotional Question*. Jakarta : Gramedia Pustaka Utama
- Hadi, S. (2000). Analisa butir untuk *instrumen*, Angket, Tes, dan Skala Nilai. Yogyakarta: Andi Offset.
- Haryotomo, A. (2008). Hubungan antara *Self Awareness* dengan Disiplin Kerja Karyawan Jakarta: Penerbit PT. Raja Grafindo Persada.
- Hurlock, 2001. *Psikologi Perkembangan*. Jakarta : Erlangga
- Hurlock, E.B. (1990). *Defelopmental psychology: A lifespan approach*. (terjemahan oleh Istiwadayanti). Jakarta: Erlangga Gunarsa
- Jarvis, M. (2009). *Teori-teori psikologi: Pendekatan modern untuk memahami perilaku, perasaan, dan pikiran manusia*. Bandung: Penerbit Nusa Media.
- Juriana. (2000). Kesesuaian antara *Self Awareness* Nyata dan Ideal dengan kemampuan manajemen diri pada mahasiswa pelaku organisasi. *Psikologika*, 9, V, 65-75.
- Koeswara. 1987. Psikologi Eksistensial Suatu Pengantar. Bandung: PT Eresco.
- Krori, Smita Deb. 2011. Developmental Psychology, dalam Homeopathic Jurnal
- Kroni, Smita Deb.(2011). *Defelopmental psychology*, dala, HomeoPathic Journal :: Volume:4,Issue: 3, Jan, 2011. Tersedia: <http://www.homeorizon.com/homeopathic-articles/psychology/developmental-psychology>. (14 Februari 2012)
- Kurniasari. 2013. Hubungan antaradukungan sosial keluarga dengan disiplin berlalu lintas pada remaja kelas XI SMA Negeri Semarang.
- Latipun. (2000). *Psikologi konseling* (Edisi-3). Malang: Universitas Muhammadiyah. Lee, C., & Babko, P. (1994). *Self-efficacy belief: Comparison of five measurement*.

- Malikah. 2013. Kesadaran Diri Proses Pembentukan Karakter Islam. Jurnal Al-Ulum Vol 13 (1).
- Maryam. (2014). Sikap Disiplin Berlalu Lintas Pada Remaja Jawa (Pendekatan Konteks Budaya Jawa dan Agama). Skripsi. Universitas Muhammadiyah Surakarta
- Mustika, Meri. (2016). Hubungan self awarednes dengan kedisiplinan peserta didik kelas VIII di SMP Wiyatama Bandar Lampung Tahun Pelajaran 2016/2017.
- Nafisa. (2010). Efektifitas Metode Inabah Terhadap Self Awarednes Pada Pencandu Alkohol. Skripsi. Universitas Islam Negeri Sulthan Syarif Kasmin
- Prijodarminto, S. (1993). Disiplin Kiat Menuju Sukses. Jakarta: Pradnya Paramita
- Pridjodarminto. (1994). Kedisiplinan. Jurnal Universitas Sumatera Utara.
- Ridho, H. (2016). Disiplin Lalu Lintas pada Remaja Pengendara Sepeda Motor. Fakultas Psikologi Universitas Muhammadiyah Surakarta, Surakarta.
- Rohmani, 2017. Kontribusi Kedisiplinan belajar dan pola asuh orang tua Terhadap Prestasi Belajar Siswa Kelas Tinggi SDN 02 Alastuo.
- Sarwono, S. (2011). Psikologi Remaja. Jakarta: PT. Rajagrafindo Persade.
- Serambi Indonesia, Tgl. 3 November 2018
- Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sulaiman, (2013). hubungan persepsi kesesakan (crowding) dan kematangan emosi dengan disiplin berlalu lintas pada siswa akhir SMAN 1, SMAN 3 dan SMAN 4 kota Malang.
- Suharsimi Arikundo. 2009. Manajemen penelitian. Jakarta. Rineka Cipta
- Sylvia, Rimm. 2003. Mendidik dan menerapkan Disiplin Pada Anak Prasekolah. Jakarta : PT Gramedia Pustaka Utama.

Umbara, Citra. (2009). *Undang-Undang R.I Nomer 22 Tahun 2009 Tentang lalulintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: Penerbit Citra Umbara.

[http://118.97.61.233/perundangan/images/stories/doc/uu/uu\\_no.22\\_tahun\\_2009](http://118.97.61.233/perundangan/images/stories/doc/uu/uu_no.22_tahun_2009).

Walgito, B. (2001). *Pengantar psikologi umum*. Yogyakarta: UGM.

Wardhana.2009.*panduan aman berlalu lintas* Jakarta: kawa pustaka.

Wibowo, Agung Edy. (2012). *Aplikasi Praktis SPSS dalam Penelitian*. Yogyakarta:GavaMedia



SURAT KEPUTUSAN DEKAN FAKULTAS PSIKOLOGI UIN AR-RANIRY  
Nomor :B-629/U.n.08/FPsi/KP.00.4/07/2019

TENTANG

PEMBIMBING SKRIPSI MAHASISWA SEMESTER GENAP 2018/2019  
PADA FAKULTAS PSIKOLOGI UIN AR-RANIRY

DEKAN FAKULTAS PSIKOLOGI

- Menimbang : a. Bahwa untuk kelancaran bimbingan Skripsi Mahasiswa Semester Genap tahun Akademik 2018/2019 pada Fakultas Psikologi, dipandang perlu menetapkan Pembimbing Skripsi;  
b. Bahwa nama yang tercantum dalam Surat Keputusan ini dipandang mampu dan cakap diberi tugas sebagai Pembimbing Skripsi;
- Mengingat : 1. Undang-Undang No.20 tahun 2003, tentang Sistem Pendidikan Nasional;  
2. Undang-Undang Nomor 14 Tahun 2005, tentang Guru dan Dosen;  
3. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2012, tentang Pendidikan Tinggi;  
4. Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 2005, tentang Standar Pendidikan Nasional;  
5. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2009, tentang Dosen;  
6. Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2014, tentang Penyelenggara Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi;  
7. Peraturan Pemerintah Nomor 53 Tahun 2010, tentang Disiplin Pegawai Negeri Sipil;  
8. Peraturan Presiden RI Nomor 64 Tahun 2013, tentang Perubahan IAIN Ar-Raniry Banda Aceh menjadi UIN Ar-Raniry Banda Aceh;  
9. Peraturan Menteri Agama RI Nomor 12 Tahun 2014, tentang organisasi dan tata kerja UIN Ar-Raniry;  
10. Keputusan Menteri Agama No.89 Tahun 1963, tentang Penetapan Pendirian IAIN Ar-Raniry;  
11. Keputusan Menteri Agama Nomor 40 tahun 2008 tentang Statuta IAIN Ar-Raniry;  
12. Surat Keputusan Rektor UIN Ar-Raniry Nomor: 01 Tahun 2015, tentang Pendelegasian Wewenang Kepada Dekan dan Direktur PPs di lingkungan UIN Ar-Raniry Banda Aceh;  
13. Hasil Seminar Proposal Skripsi tanggal 26 Januari 2018.

MEMUTUSKAN

- Menetapkan : Surat Keputusan Dekan Fakultas Psikologi tentang Pembimbing Skripsi
- Pertama : Menunjuk Saudara 1. Julianto, S.Ag, M.Si Sebagai Pembimbing Pertama  
2. Barmawi, S.Ag, M.Si Sebagai Pembimbing Kedua
- Untuk membimbing Skripsi :
- Nama : M Romy Supriyatna  
NIM/Prodi : 140901035/Psikologi  
Judul : Hubungan antara *Self Awareness* dengan Kedisiplinan Dalam Berjalan Lintas Pada Siswa SMAN 12 Banda Aceh.
- Kedua : Kepada Pembimbing Yang tercantum namanya di atas diberikan honorarium sesuai dengan peraturan yang berlaku;
- Ketiga : Pembiayaan akibat Keputusan ini dibebankan pada dana DIPA UIN Ar-Raniry tahun 2019;
- Keempat : Surat Keputusan ini berlaku selama satu tahun terhitung sejak tanggal ditetapkan, sesuai dengan ketentuan bahwa segala sesuatu akan diubah dan diperbaiki kembali sebagaimana mestinya, apabila kemudian ternyata terdapat kekeliruan dalam penetapan Surat Keputusan ini.
- Kelima : Surat Keputusan ini diberikan kepada yang bersangkutan untuk dapat dilaksanakan sebagai mana mestinya.

Ditetapkan di : Banda Aceh  
Pada Tanggal : 15 Juli 2019 M  
12 Dzul-Qa'dah 1440 H

Dekan,

  
Eka Srimulyani

Tembusan :

1. Rektor UIN Ar-Raniry;
2. Kabag. Keuangan dan Akuntansi UIN Ar-Raniry;
3. Pembimbing Skripsi;
4. Yang Bersangkutan

Catatan : Perpanjangan Pertama



**KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA  
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY BANDA ACEH  
FAKULTAS PSIKOLOGI**

Jln. Syekh Abdul Rauf Kopelma Darussalam Banda Aceh  
Situs: <http://ar-raniry.ac.id> Email : [psikologi@ar-raniry.ac.id](mailto:psikologi@ar-raniry.ac.id)

Nomor : 1153/Un.08/F.Psi.I/PP.00.9/12/2019  
Sifat : Biasa  
Lampiran : -  
Hal : **Izin Penelitian**

30 Desember 2019

Kepada Yth.  
**Kepala Dinas Pendidikan Provinsi Aceh**  
di-  
Tempat

Assalamu'alaikum Wr. Wb

Dengan Hormat

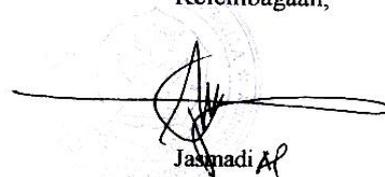
Bahwa dalam penyelesaian studi mahasiswa Program Studi Psikologi, kami memohon bantuan Bapak/Ibu untuk dapat memberikan izin kepada mahasiswa kami berikut ini:

**N a m a** : **M. Romy Supriyatna**  
**N I M** : 140901035  
**Fakultas** : Psikologi UIN Ar-Raniry Banda Aceh  
**Prodi / Semester** : Psikologi / XI

Untuk melaksanakan penelitian di SMAN 12 Banda Aceh yang akan digunakan dalam penyusunan skripsi mahasiswa tersebut dengan judul "Hubungan antara Self Awareness dengan Kedisiplinan dalam Berlalu Lintas pada Siswa SMAN 12 Banda Aceh".

Demikian surat permohonan ini kami sampaikan, atas perhatian dan kerjasama kami ucapkan terima kasih.

an. Dekan  
Wakil Dekan Bidang Akademik &  
Kelembagaan,



Jasmadi AP



PEMERINTAH ACEH  
**DINAS PENDIDIKAN**  
Jalan Tgk. H. Mohd Daud Beureueh Nomor 22 Banda Aceh Kode Pos 23121  
Telepon (0651) 22620, Faks (0651) 32386  
Wibesite : disdikacchprov.go.id, Email : disdik@acehprov.go.id

Nomor : 070 / B / 046 / 2020  
Sifat : Biasa  
Lampiran : -  
Hal : Izin Penelitian

Banda Aceh, 13 Januari 2020  
Yang Terhormat,  
Kepala SMA Negeri 12 Banda Aceh  
Kota Banda Aceh  
di -  
Tempat

Sehubungan dengan surat Dekan Fakultas Psikologi Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh Nomor : 1153/Un.08/F.Psi.I/PP.00.9/12/2019 tanggal, 30 Desember 2019 hal : "Mohon Bantuan dan Keizinan Melakukan Penelitian Skripsi", dengan ini kami memberikan izin kepada:

Nama : M. Romy Supriyatna  
NIM : 140901035  
Program Studi : Psikologi  
Judul : "HUBUNGAN ANTARA SELF AWARENESS DENGAN KEDISIPLINAN DALAM BERLALU LINTAS PADA SISWA SMAN 12 BANDA ACEH"

Namun untuk maksud tersebut kami sampaikan beberapa hal sebagai berikut :

1. Mengingat kegiatan ini akan melibatkan para siswa, diharapkan agar dalam pelaksanaannya tidak mengganggu proses belajar mengajar;
2. Harus mentaati semua ketentuan peraturan Perundang-undangan, norma-norma atau Adat Istiadat yang berlaku;
3. Demi kelancaran kegiatan tersebut, hendaknya dilakukan koordinasi terlebih dahulu antara Mahasiswa yang bersangkutan dengan Kepala Sekolah dan Cabang Dinas Pendidikan setempat;
4. Melaporkan dan menyerahkan hasil Penelitian kepada pejabat yang menerbitkan surat izin Penelitian.

Demikian kami sampaikan, atas kerjasamanya kami haturkan terima kasih.

a.n KEPALA DINAS PENDIDIKAN  
KEPALA BIDANG PEMBINAAN SMA DAN  
PKLK



Tembusan :

1. Dekan Fakultas Psikologi Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh;
2. Mahasiswa yang bersangkutan;
3. Arsip.



PEMERINTAH ACEH  
DINAS PENDIDIKAN  
**SMA NEGERI 12 BANDA ACEH**  
Jl. Panglima Nyak Makam Kota Baru Banda Aceh, Kode Pos 23125  
Telp.(0651) 7555965 E-mail: sman12bandaaceh03@gmail.com website: http://sman12bna.sch.id

Nomor : 070 / 0049

Lampiran : -

Hal : **Telah Mengadakan Penelitian**

Banda Aceh, 15 Januari 2020

Kepada Yth,  
Dekan Fakultas Psikologi  
UIN Ar-Raniry  
Di  
Banda Aceh

Dengan Hormat,

Sehubungan dengan surat Dinas Pendidikan Aceh Nomor : 070/B.1/046/2020, tanggal 13 Januari 2020 Tentang Izin Penelitian maka dengan ini Kepala Sekolah Menengah Atas (SMA) 12 Kota Banda Aceh menerangkan :

Nama : M.Romy Supriyatna  
NIM : 140901035  
Prodi : Psikologi  
Semester : XI (Sebelas)

Telah melakukan penelitian di SMA Negeri 12 Banda Aceh pada Tanggal : 14 Januari 2020 dengan judul skripsi : **"HUBUNGAN ANTARA SELF AWARENESS DENGAN KEDISIPLINAN DALAM BERLALU LINTAS PADA SISWA SMAN 12 BANDA ACEH "**

Demikian surat ini kami buat untuk dapat dipergunakan seperlunya

Kepala Sekolah,

  
**Erlawana, S.Pd, M.Pd**  
Pembina Tk1,IV/b  
NIP. 19701110 199801 2 002