

PELANGGARAN MELAWAN ARAH ARUS LALU LINTAS PADA REMAJA PENGENDARA SEPEDA MOTOR DI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA: ANALISIS DISONANSI KOGNITIF

*Direction Against Violations of Traffic Flow in Teenage Motorcycle Riders in
DKI Jakarta: Cognitive Dissonance Analysis*

Albertus Wahyurudhanto

Sekolah Tinggi Ilmu Kepolisian – PTIK
Jl. Tirtayasa Raya No. 6, Kebayoran Baru
Jakarta Selatan, DKI Jakarta
wrudhanto@gmail.com

Ilham Prisgunanto

Sekolah Tinggi Ilmu Kepolisian – PTIK
Jl. Tirtayasa raya No. 6, Kebayoran Baru
Jakarta Selatan, DKI Jakarta
prisgunanto@gmail.com

Abstract

One effort to prevent traffic accidents is to look at the character of road users in the tendency to interpret traffic rules. This study aims to see the influence between experience, decision making and self-justification of the attitude of violation against the flow of traffic in adolescents of high school students in the Capital Special Region of Jakarta. This study used a theoretical study of cognitive dissonance. The conclusion obtained is that the dominant factor in cognitive dissonance is more on the element of behavior change, self experience and the attitude of the decision to commit a violation against the flow of traffic. In contrast to the cognitive dissonance of trust and self-justification, it has a negative effect on the contribution of violating behavior to adolescents in driving. Recommendations that can be used as references by Traffic Police in changing violation behavior against traffic flow in adolescents, by using intimate central parties with them, such as close friends, parents and teachers in their daily interactions

Keywords: traffic accidents, traffic accident prevention, road user character.

Abstrak

Salah satu upaya pencegahan kecelakaan lalu lintas adalah dengan melihat karakter pengguna jalan dalam kecenderungan memaknai peraturan lalu lintas. Penelitian ini bertujuan melihat pengaruh antara pengalaman, keputusan melakukan, dan pembenaran diri terhadap sikap melanggar melawan arus lalu lintas pada remaja pelajar SMA di Daerah Khusus Ibukota Jakarta. Penelitian ini menggunakan kajian teoritik disonansi kognitif. Kesimpulan yang diperoleh adalah bahwa faktor dominan pada disonansi kognitif lebih pada unsur perubahan perilaku, pengalaman diri, dan sikap keputusan melakukan pelanggaran melawan arus lalu lintas. Berbeda dengan itu, pada disonansi kognitif kepercayaan dan pembenaran diri justru berpengaruh terbalik atau negatif dalam kontribusi dengan perilaku pelanggaran pada remaja dalam berkendara. Rekomendasi yang dapat dijadikan referensi oleh Polisi Lalulintas dalam mengubah perilaku pelanggaran melawan arus lalu lintas pada remaja, dengan menggunakan pihak-pihak sentral yang intim dengan mereka, seperti kawan akrab, orang tua, dan guru dalam interaksi mereka sehari-hari.

Kata kunci: kecelakaan lalu lintas, pencegahan kecelakaan lalu lintas, karakter pengguna jalan.

PENDAHULUAN

Kecelakaan lalu lintas di Indonesia saat ini sudah cukup memprihatinkan. Data yang dirilis oleh Korlantas Polri pada tahun 2016 saja sudah menunjukkan adanya 105.374 kecelakaan lalu lintas dengan 22.939 kasus berujung kematian. Dapat diartikan bahwa setiap tiga jam satu orang meninggal akibat kecelakaan di Indonesia. Oleh sebab itu keselamatan

berkendara menjadi isu penting saat ini. Keselamatan berkendara menjadi kebutuhan mendesak bagi orang yang dinamis berpindah dari satu tempat ke tempat yang lain. Guna legalisasi keselamatan berkendara, diterbitkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang dilengkapi dengan Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK), yang menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas mengakibatkan kerugian ekonomi sekitar 3,1 % terhadap Pendapatan Nasional Bruto (sekitar Rp 220 triliun). Angka ini jauh lebih tinggi daripada angka tahun 2004 versi Organisasi Kesehatan Dunia (WHO), yaitu 2 %.

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, Polisi Lalu Lintas bertanggung jawab atas keselamatan di jalan dan berlalu lintas termasuk pengumpulan, pemantauan, pengolahan dan penyajian data lalu lintas dan angkutan jalan serta penegakan hukum. Oleh karena itu, sumber data kecelakaan lalu lintas di jalan yang andal dan efisien adalah sesuatu yang penting bagi Polisi Lalu Lintas.

Salah satu upaya pencegahan kecelakaan lalu lintas adalah dengan melihat karakter pengguna jalan dalam kecenderungan memaknai peraturan lalu lintas. Salah satu pelanggaran menonjol dan penyebab utama kecelakaan lalu lintas adalah perilaku melanggar arah arus lalu lintas yang kerap dilakukan oleh remaja pelajar SMA.

Penelitian ini berupaya melihat pengaruh antara pengalaman, keputusan melakukan, dan membenaran diri terhadap sikap melanggar melawan arah arus lalu lintas pada remaja. Disinyalir bahwa pelaku terbanyak melanggar melawan arah arus ini adalah para remaja usia sekolah menengah atas karena dianggap meniru perilaku menyimpang yang ada di lingkungannya. Sampai saat ini belum ada riset-riset terbaru yang bisa menjelaskan rasa tertekan dan ketidaknyamanan pelaku pelanggaran ini, sehingga mereka memutuskan untuk melakukan pelanggaran lalu lintas yang bisa membahayakan diri dan lingkungan sekitar.

Tujuan penelitian ini adalah: (a) untuk mengetahui pengaruh antara faktor disonansi kognitif (pengalaman, keputusan melakukan dan membenaran diri) terhadap sikap melanggar lalu lintas melawan arus pada remaja, dan (b) untuk mengetahui faktor-faktor dominan dalam faktor disonansi kognitif dan faktor melanggar melawan arus lalu lintas oleh remaja usia sekolah.

LANDASAN KEPUSTAKAAN

Disonansi Kognitif

Teori disonansi kognitif menjelaskan bagaimana manusia secara konsisten mencari dan berupaya untuk mengurangi ketidaknyaman dalam berbagai situasi. Teori ini secara revolusioner memikirkan proses-proses psikologi sosial, khususnya yang terkait dengan bagaimana suatu penghargaan berdampak pada sikap dan perilaku. Teori ini pertama kali dicetuskan oleh **Leon Festinger** (1951) dan populer di era tahun 1950 hingga pertengahan tahun 1970-an. Teori disonansi kognitif ini merupakan suatu teori yang terpenting dalam sejarah psikologi sosial, karena ratusan penelitian telah menguji proses disonansi. Sebagian besar penelitian mengeksplorasi bagaimana pengalaman disonansi kognitif menyebabkan adanya perubahan sikap dan perilaku. Ditambahkan dalam kajian ilmu komunikasi, bahwa disonansi kognitif ini memayungi teori terpaan selektif komunikasi di akhir tahun 1980-an.

Teori ini hadir ketika teori penguatan atau *reinforcement theory* tengah mendominasi jagad penelitian psikologi sosial di pertengahan tahun 1950an. Teori penguatan atau *reinforcement theory* adalah teori yang dirumuskan oleh para ahli psikologi, yang menjelaskan fenomena psikologi sosial melalui pendekatan behaviorisme. Teori penguatan menjelaskan konformitas adalah sebuah upaya diri untuk tidak merasa cemas ketika melawan sebuah kelompok mayoritas. Penghargaan yang didapat adalah rasa nyaman untuk sepakat dengan pihak lain. Kini, para ahli teori penguatan menjelaskan bahwa sebuah sumber yang kredibel akan lebih persuasif karena sumber yang kredibel akan lebih menghargai pihak lain.

Dengan berkembangnya teori disonansi kognitif yang dirumuskan oleh Leon Festinger dengan berbagai penelitiannya, era baru menjadi terbuka bagi para ahli psikologi sosial yang berorientasi pada sisi kognitif atau aliran kognitif. Beberapa peneliti kemudian dipisahkan, dari penjelasan penghargaan-penguatan beralih ke penjelasan yang berorientasi pada kognitif, akibat hadirnya teori disonansi kognitif. Teori ini telah menginspirasi para peneliti untuk menerapkan teori disonansi kognitif ke dalam berbagai tema, seperti yang dilakukan pada penelitian ini, yaitu adanya kecenderungan sebagian remaja (asumsi dasar penelitian) melakukan pelanggaran lalu lintas dengan melawan arah arus lalu lintas.

Teori disonansi kognitif menginspirasi para peneliti dari berbagai disiplin ilmu, termasuk ilmu komunikasi. Dampak teori disonansi kognitif berlanjut dengan berkembangnya minat terhadap proses kognitif, seperti proses informasi, sehingga popularitas teori disonansi kognitif menjadi menurun (Camgoz, 2011). Teori ini menjelaskan bahwa ketika orang berada dalam disonansi, mereka cenderung untuk mengurangi disonansi kognitif mereka dengan mencari persuasi dari orang lain yang dapat mengurangi disonansi kognitif mereka. Persuasi yang dibutuhkan ini dapat diterima dari orang lain atau dari diri sendiri atau *self-persuasion* (West & Turner, 2010). Riset pada teori ini banyak mengasumsikan bahwa perilaku terakhir individu biasanya perilaku yang paling sulit diubah (Harmon-Jones dalam Littlejohn & Foss, 2009).

Manajemen Lalulintas

Istilah teknis manajemen lalu lintas umumnya digunakan untuk menjelaskan suatu proses penyesuaian dan mengadaptasikan pemanfaatan sistem jalan yang ada agar dapat memenuhi objektif yang telah ditentukan sesuai dengan kebutuhan tanpa harus melibatkan suatu investasi baru. Dengan kata lain manajemen lalu lintas dapat diartikan sebagai suatu tindakan jangka pendek dengan memanfaatkan fasilitas yang ada semaksimal mungkin demi tercapainya kamseltibcar lant. Dalam prakteknya tindakan manajemen tersebut tidak mudah dilakukan, khususnya di kota-kota besar di Indonesia, karena masih terdapat berbagai faktor yang lebih mendasar, seperti koordinasi, persepsi, interpretasi, dan integrasi antar instansi terkait yang masih harus diperbaiki dan ditingkatkan dengan *full commitment*. Selain itu, jaringan jalan yang ada juga masih perlu ditingkatkan, dan banyak pembangunan jalan masih sub-standar atau tidak memenuhi standar yang seharusnya.

Secara umum manajemen lalu lintas merupakan alur suatu perencanaan, pengorganisasian, pelaksanaan, dan evaluasi atau pengawasan. Manajemen lalu lintas meliputi kegiatan perencanaan, pengaturan, pengawasan dan pengendalian lalu lintas dan angkutan umum. Kegiatan perencanaan meliputi inventarisasi dan evaluasi tingkat pelayanan, penetapan tingkat pelayanan yang diinginkan, penetapan pemecahan permasalahan lalu lintas, dan penyusunan rencana dan program pelaksanaan perwujudannya. Sedangkan kegiatan pengaturan meliputi penetapan kebijakan lalu lintas pada jaringan atau ruas-ruas jalan

tertentu. Kegiatan pengawasan meliputi pemantauan dan penilaian terhadap pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas, tindakan korektif terhadap pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas. Kegiatan pengendalian meliputi pemberian arahan dan petunjuk kebijaksanaan lalu lintas, serta pemberian bimbingan dan penyuluhan kepada masyarakat mengenai hak dan kewajiban masyarakat dalam pelaksanaan kebijakan lalu lintas.

METODOLOGI

Paradigma penelitian ini positivistik atau obyektif dengan menggunakan model pengolahan data kuantitatif. Penelitian ini melakukan pengujian hipotesis dengan menggunakan rumus statistika regresi linear sederhana. Penelitian menggunakan 2 variabel, dengan variabel bebas adalah disonansi kognitif dan variabel tidak bebas adalah pengalaman, keputusan melakukan, dan membenaran diri pelaku pelanggaran lalu lintas melawan arus lalu lintas.

Penelitian ini menggunakan model dengan *kajian teoritik disonansi kognitif* yang dikembangkan oleh Leon Festinger (Griffin, 2009:205), yang menyebutkan bahwa jiwa yang tertekan disebabkan karena ketidakjelasan antara kepercayaan (*beliefs*) orang dengan perilaku yang ada. Penelitian mengambil populasi sasaran para remaja usia pendidikan sekolah menengah atas pengguna kendaraan sepeda motor, yang menurut data terbanyak menjadi korban dalam perilaku pelanggaran melawan arus lalu lintas.

Penyebaran kuesioner dilakukan di sekolah-sekolah yang ada di Jakarta Selatan dengan estimasi jumlah populasi 30.000 siswa (BPS, 2018). Estimasi sampel dilakukan dengan menggunakan rumus Taro Yamane dengan nilai kesalahan 0,1, dan didapatkan 500 responden untuk penyebaran kuesioner. Namun, untuk memperkuat ketepatan data, kuesioner disebar ke 1.000 responden.

Pengolahan data menggunakan model regresi linear sederhana dengan sebelumnya dilakukan analisis perdimensi atau subvariabel untuk melihat faktor yang paling dominan di kognitif pelanggaran lalu lintas melawan arah arus lalu lintas. Penelitian juga diorientasikan bukan pada kajian psikologi yang ada, melainkan pada aspek-aspek komunikasi dan sosial, yang menjadi perhatian aparat kepolisian lalu lintas dalam melakukan tindakan dan program antisipasi pencegahan terhadap tindakan pelanggaran berlalu lintas melawan arah arus pada remaja.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Kualitas (Obyektivitas) Penelitian

Penentuan kualitas (obyektivitas) penelitian tidak dilakukan kepada seluruh responden melainkan hanya dilakukan kepada sampel sementara yang berjumlah minimal 30 orang responden. Jumlah 30 orang adalah batas minimum yang diambil untuk melihat nilai reliabilitas (konsisten) atau kejelasan jawaban responden. Untuk penelitian kuantitatif ilmu sosial, nilai reliabilitas tidak boleh kurang dari 0,6 ($>0,6$).

Dari pengujian reliabilitas diperoleh hasil pengujian yang dinyatakan dengan *Reliability Coefficients*, yaitu:

N of Cases = 30,0 N of Items = 29

Alpha = ,7058

Dari data tersebut diketahui bahwa terdapat beberapa variabel dengan nilai korelasi r (pearson correlations) atau *corrected item total* negatif. Dengan demikian jawaban dari responden tidak sah atau tidak valid (nilai df dengan p -value 0,05 didapat r -tabel = 0,361). Oleh sebab itu nilai minus menunjukkan jawaban tidak konstan, karena terlihat pada nilai *alpha if item delete* yang lebih besar daripada nilai Alpha Cronbach total. Dengan demikian sub-sub variabel atau pertanyaan pada kuesioner malah dijawab membingungkan dan tidak dijawab konsisten. Pertanyaan itu adalah :

1. SK1 - Menurut saya pelanggaran adalah sesuatu yang memalukan.
2. SK2 - Menurut saya kebenaran dan keadilan adalah utama.
3. SK3 - Hukum di Negara ini sudah menjunjung keadilan dan kebenaran
4. PT1 - Saya berusaha taat peraturan dimanapun, apalagi berlalu lintas
5. PT2 - Saya mengerti dan paham peraturan lalu lintas
6. PT3 - Dalam berlalu lintas saya mengutamakan keselamatan dari apapun

Pertanyaan-pertanyaan ini kemudian dikeluarkan dari kuesioner penelitian karena memiliki nilai rendah dalam kejelasan dan validitas jawaban. Apalagi bila dilihat nilai r (pearson) dari temuan kecil dan bernilai minus, maka akan mengganggu nilai kejelasan dan kesahihan pertanyaan-pertanyaan lain.

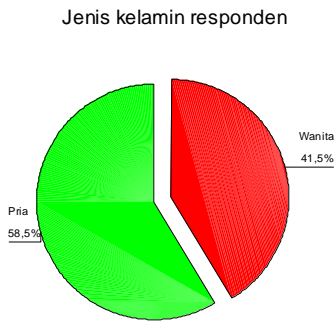
Setelah dilakukan pengujian ulang nilai reliabilitas penelitian, hasil untuk *Reliability Coefficients* adalah :

$$\begin{aligned} N \text{ of Cases} &= 30,0 & N \text{ of Items} &= 24 \\ \text{Alpha} &= ,7521 \end{aligned}$$

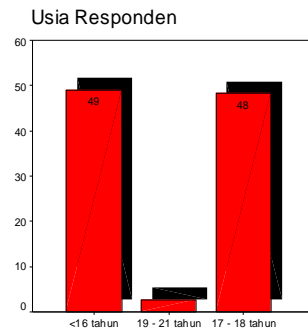
Dari pengujian ulang nilai reliabilitas penelitian diketahui bahwa setelah dilakukan penghilangan (drop) pertanyaan yang dimaksud, nilai Alpha Cronbach menjadi 0,7521 (lebih besar dari 0,60). Sedangkan nilai validitas terukur harus berada kurang dari nilai r tabel, yaitu 0,361 (dengan df sebesar 28 dan nilai signifikansi 0,05). Penghitungan pada pengujian ulang nilai reliabilitas menunjukkan bahwa nilai r (*pearson correlation*) masing-masing pertanyaan diwakili lajur kolom *corrected item total*. Pada pengujian ini tidak ada pertanyaan-pertanyaan memiliki nilai lebih besar daripada r -tabel, yaitu 0,361. Dengan demikian pertanyaan-pertanyaan sudah sesuai.

Data Pribadi Responden

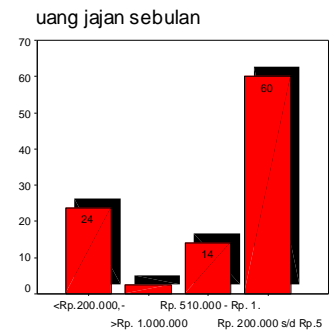
Penelitian ini mengkategorikan responden menurut pembagian, seperti gender, usia, uang jajan, jumlah kendaraan bermotor, kepemilikan Surat Ijin Mengemudi (SIM), pernah berurusan dengan polisi, kasus yang pernah berhubungan dengan polisi, kasus dengan polisi selain tilang, pernah ditilang polisi, penyelesaian tilang, moda kendaraan yang digunakan. Dari data yang ada diketahui bahwa responden kebanyakan pria, dengan usia kurang dari 16 tahun, uang jajan Rp. 200.000,- hingga Rp. 500.000,- perbulan, jumlah kendaraan di rumah rata-rata 1 buah, banyak yang tidak memiliki SIM, dan tidak pernah berurusan dengan polisi. Mereka yang berurusan dengan polisi kerap terkait dengan kecelakaan lalu lintas. Banyak di antara responden yang tidak pernah ditilang polisi dan bila ditilang lebih banyak penyelesaian secara prosedural. Paling banyak responden menggunakan moda transportasi sepeda motor untuk beraktivitas.



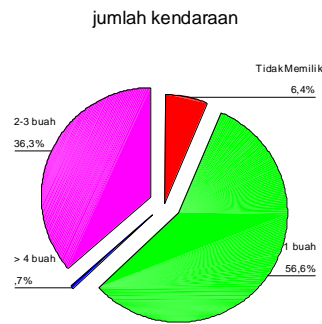
Gambar 1



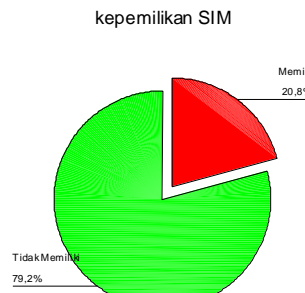
Gambar 2



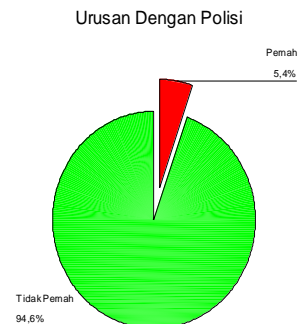
Gambar 3



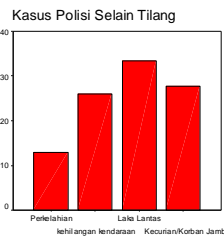
Gambar 4



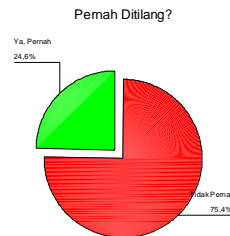
Gambar 5



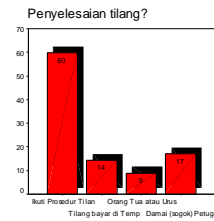
Gambar 6



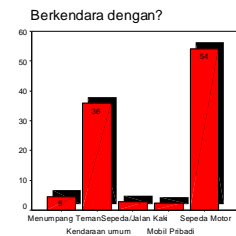
Gambar 7



Gambar 8



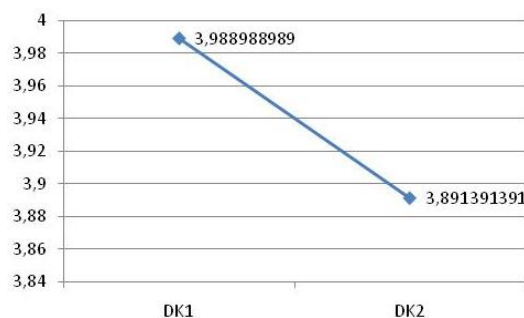
Gambar 9



Gambar 10

Faktor-Faktor Dissonansi Kognitif

Disonansi kognitif adalah perilaku seseorang keluar dari kondisi biasa yang dianggap mereka tidak nyaman. Hal ini dapat diartikan sebagai pembenaran akan sesuatu yang keliru. Sikap keluar dari ketidaknyamanan ini membuat mereka melakukan tindakan tertentu yang sebenarnya tidak dibenarkan.

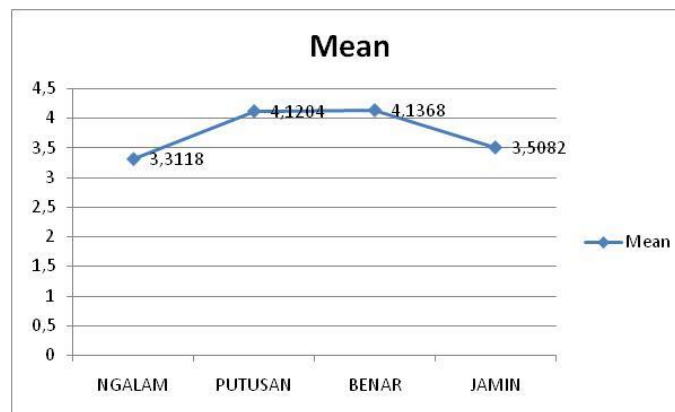


Gambar 11. Perbandingan nilai mean variabel dissonansi kognitif

Dengan melihat Gambar 11 dapat dikatakan bahwa bila dibandingkan antara kepercayaan akan pelanggaran dengan kebiasaan melakukan pelanggaran melawan arus, unsur yang lebih kuat adalah sikap kepercayaan. Di sinilah kunci perubahan sikap upaya penyadaran akan pelanggaran melawan arus lalu lintas pada pengendara pada siswa-siswi di sekolah menengah atas di Jakarta.

Faktor-Faktor Pelanggaran Lalu Lintas

Masing-masing subvariabel atau faktor-faktor yang paling dominan mendukung perilaku melakukan pelanggaran melawan arus lalu lintas di kalangan siswa dan siswi sekolah menengah atas dapat dijelaskan dengan menggunakan Gambar 12. Gambar 2 menunjukkan bahwa subvariabel atau faktor terkuat adalah PEMBENARAN (4,1368). Sedangkan yang terkuat kedua adalah KEPUTUSAN MELAKUKAN (4,1204). Dengan demikian jelas bahwa pembenaran karena dukungan lingkungan sekitar dan adanya pembenaran karena ketidakterediaan rambu dan anggota polisi lalu lintas di lapangan menjadi alasan kuat pelanggaran untuk melakukan tindakan melawan arus lalu lintas.



Gambar 12. Analisis per subvariabel pelanggaran melawan arus lalu lintas

PENGUJIAN HIPOTESIS

Pada penelitian ini dilakukan pengujian hipotesis untuk mengetahui pengaruh sikap pelanggaran melawan arus lalu lintas oleh siswa dan siswi di sekolah menengah atas. Pengujian lebih difokuskan aspek disonansi kognitif dalam memahami perilaku orang dalam berlalu lintas.

Normalitas Data

Salah satu syarat pengujian hipotesis regresi adalah melihat apakah data terdistribusi normal. Hpotesis penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. H_0 : Data tidak tersebar secara merata.
2. H_a : Data tersebar merata.

Pengujian dilakukan dengan mencari perbedaan antara satu variabel dengan variabel yang lain. Hasil pengujian disajikan pada Tabel 1.

Tabel 1. Hasil uji normalitas

		DK1	DK2	NGALAM	PUTUSAN	BENAR	JAMIN
N		1000	1000	1000	1000	1000	1000
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	3,9890	3,8910	3,3118	4,1204	4,1368	3,5082
	Std. Deviation	,87415	,91348	,82296	,91189	,89983	1,05402
Most Extreme Differences	Absolute	,184	,256	,143	,218	,177	,207
	Positive	,124	,196	,093	,167	,169	,110
	Negative	-,184	-,256	-,143	-,218	-,177	-,207
Kolmogorov-Smirnov Z		5,805	8,080	4,519	6,879	5,586	6,533
Asymp. Sig. (2-tailed)		,000	,000	,000	,000	,000	,000

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

Dari uji Kolmogorov Smirnov diperoleh *p*-value Kolmogorov Smirnov untuk DK1 adalah 5,805. Sedangkan DK2 nilai = 8,080. Untuk variabel X adalah kedua dimensi tadi. Sedangkan untuk variabel Y nilai Kolmogorov Smirnof masing-masing sudah di atas ambang.batas ketentuan normal. Seperti variabel Pengalaman 4,519, Putusan 6,879 dan Kebenaran 5,566 sedangkan variabel Jaminan bernilai 6,533. Dengan demikian maka H_0 ditolak. Hal ini disebabkan nilai *p*-value 0,025 sedangkan nilai semua Kolmogorov Smirnof lebih kecil dari 0,025. Dengan demikian H_0 ditolak.

Pengujian Pengaruh atau Regresi

Salah satu syarat pengujian regresi adalah data harus terlebih dahulu melalui pengujian hubungan (korelasi). Hipotesis kerja pengaruh variabel X terhadap Y adalah sebagai berikut:

1. H_0 : Tidak ada pengaruh antara faktor disonansi kognitif terhadap Pelanggaran lalu lintas
2. H_a := Ada pengaruh antara faktor disonansi kognitif dengan Pelanggaran Lalu lintas.

Pengujian Korelasi

Salah satu syarat regresi adalah menguji bahwa antar variabel ada hubungan, sehingga perlu pengujian dengan penggunaan nilai korelasi *r* (*pearson correlations*) yang ada pada tiap variabel. Hubungan tersebut dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 2. Pengujian korelasi antar variabel

		Y	DK1	DK2
Pearson Correlation	Y	1,000	-,053	,674
	DK1	-,053	1,000	,004
	DK2	,674	,004	1,000
Sig. (1-tailed)	Y	.	,048	,000
	DK1	,048	.	,452
	DK2	,000	,452	.
N	Y	1000	1000	1000
	DK1	1000	1000	1000
	DK2	1000	1000	1000

Dari Tabel 2 diketahui bahwa terdapat hubungan antara perilaku pelanggaran melawan arus dengan disonansi kognitif 1 (berisi tentang kepercayaan) dan membenaran diri. Diperoleh *p*-value sebesar 0,048 dan nilai inilebih kecil dari signifikan 0,05, sehingga H_0

ditolak, yang berarti terdapat hubungan antara pelanggaran dengan disonansi kognitif yang ada. Korelasinya adalah r sebesar 0,053 (5,3%) dengan arah negatif. Sedangkan disonansi kognitif 2 (perilaku) pengalaman diri, sikap, dan keputusan melakukan ditunjukkan dengan p -value sebesar 0,000, yang juga lebih kecil dari signifikan 0,05, sehingga H_0 ditolak, yang berarti terdapat hubungan antara pelanggaran dengan disonansi kognitif 2 yang ada, dengan korelasi r sebesar 0,67 (67%) dan arahnya positif.

Pengujian Hipotesis Beda

Pengujian beda adalah salah satu syarat regresi yang menunjukkan bahwa memang terdapat perbedaan sikap sesudah dan sebelum responden mengalami proses disonansi kognitif. Hasil pengujian disajikan pada Tabel 3.

Tabel 3. Pengujian hipotesis beda pada variabel

ANOVA ^c						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	1,905	1	1,905	2,774	,096 ^a
	Residual	685,582	998	,687		
	Total	687,488	999			
2	Regression	314,604	2	157,302	420,587	,000 ^b
	Residual	372,884	997	,374		
	Total	687,488	999			

a. Predictors: (Constant), DK1

b. Predictors: (Constant), DK1, DK2

c. Dependent Variable: Y

Dari Tabel 3 dapat diketahui bahwa nilai disonansi kognitif 1 menunjukkan p -value sebesar 0,096 yang lebih besar dari 0,05. Dengan demikian dapat diartikan bahwa kepercayaan dan membenaran diri tidak membuat perbedaan sikap seseorang untuk mengubah perilaku, karena memang hal itu memang sudah sifat dasar manusia. Berbeda dengan disonansi kognitif 2, yang memberikan p -value sebesar 0,000 (lebih kecil dari 0,05). Hal ini berarti bahwa pengalaman dan sikap keputusan bisa membuat seseorang mengubah perilaku dalam melanggar arus lalu lintas.

Nilai Kekuatan Per Variabel .

Pada Rangkuman Kekuatan Pengaruh (Tabel 4) dapat diketahui variabel mana yang paling dominan berkontribusi terhadap pengaruh perbedaan yang berimbang pada variabel tidak bebas. Di sini akan memberikan sumbangan pemikiran pengembangan dan perubahan dalam membuat sesuatu menjadi lebih baik.

Tabel 4. Rangkuman kekuatan pengaruh

Model Summary ^c					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	,053 ^a	,003	,002	,82883	
2	,676 ^b	,458	,457	,61156	,437

a. Predictors: (Constant), DK1

b. Predictors: (Constant), DK1, DK2

c. Dependent Variable: Y

Pada Tabel 4 ditunjukkan bahwa nilai Adjusted R Square yang ada untuk Dissonansi Kognitif 2 adalah 0,457. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa variabel Dissonansi Kognitif 2 berkontribusi perubahan sebesar 45,7% terhadap pelanggaran melawan arus pada remaja. Perlu dipahami bahwa variabel Dissonansi Kognitif 2 tidak dapat digunakan untuk mengukur kontribusi karena memang pada pengujian hipotesis beda sudah ditunjukkan bahwa variabel ini tidak memberikan perubahan.

Pengujian dan Persamaan Regresi Linear

Lebih lanjut dalam pengujian regresi dapat digunakan persamaan linear terhadap prediksi yang bisa dilihat ke depan pada penggunaan variabel yang digunakan dalam pengujian. Dengan demikian dapat diperkirakan kemungkinan yang terjadi dan tindakan yang bisa diambil selanjutnya oleh lembaga atau pihak yang menyelenggarakan program tersebut.

Tabel 5. Pengujian dan persamaan regresi

		Coefficients ^a										
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Correlations			Collinearity Statistics		
		B	Std. Error	Beta			Zero-order	Partial	Part	Tolerance	VIF	
1	(Constant)	3,969	,122		32,397	,000						
	DK1	-,050	,030	-,053	-1,665	,096	-,053	-,053	-,053	1,000	1,000	
2	(Constant)	1,595	,122		13,066	,000						
	DK1	-,052	,022	-,055	-2,368	,018	-,053	-,075	-,055	1,000	1,000	
	DK2	,612	,021	,674	28,915	,000	,674	,675	,674	1,000	1,000	

a. Dependent Variable: Y

Pada Tabel 5 dapat dijelaskan bahwa dalam pengujian regresi dapat digunakan persamaan $Y = a + bx_1$ dan bx_2 Bila merujuk pada Tabel 5, persamaan yang ada adalah;

$$Y = a + bx_1 \text{ dan } bx_2 \tag{1}$$

$$Y = 1,595 - 0,55x_1 + 0,67x_2 \tag{2}$$

$$Y = 1,595 - 0,55x_{(\text{Dissonansi Kognitif 1})} + 0,67x_{(\text{Dissonansi Kognitif 2})} \tag{3}$$

Tetapi karena pada pengujian beda sudah tidak masuk, persamaan regresi yang bisa digunakan adalah

$$Y = 1,595 + 0,67x_{(\text{Dissonansi Kognitif 2})} \tag{4}$$

Hal ini berarti bahwa kenaikan pada perubahan dissonansi kognitif 2 menambah kontribusi pada pelanggaran melawan arus lalu lintas pada remaja sebesar;

$$Y = 1,595 + 0,67x_{(\text{Dissonansi Kognitif 2})}$$

$$Y = 1,595 + 0,67$$

$$= 2,265$$

Dengan demikian jelas bahwa faktor utama bagi polisi lalu lintas untuk mengubah perilaku pelanggaran remaja melawan arus lalu lintas lebih terletak pada faktor keputusan melakukan, pengalaman, dan sikap melanggar lalu lintas melawan arus pada remaja. Unsur inilah yang perlu menjadi fokus perhatian polisi lalu lintas dalam upaya meredam tindakan melanggar melawan arus pada remaja.

PENUTUP

Kesimpulan

Dari pembahasan yang dilakukan dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Terdapat pengaruh yang kuat positif antara dissonansi kognitif dengan perilaku pelanggaran lalu lintas melawan arus pada remaja.
2. Faktor dominan pada dissonansi kognitif lebih dominan pada unsur perubahan perilaku, pengalaman diri, dan sikap keputusan melakukan pelanggaran melawan arus lalu lintas. Berbeda dengan itu adalah pada dissonansi kognitif kepercayaan dan membenaran diri, yang malah berpengaruh terbalik (negatif) dalam kontribusi dengan perilaku pelanggaran pada remaja dalam berkendara.

Rekomendasi

Dari penelitian ini dapat disampaikan beberapa rekomendasi sebagai berikut :

1. Pihak kepolisian lalu lintas dalam menekan pelanggaran melawan arus lalu lintas pada remaja untuk tidak memfokuskan pada unsur kepercayaan dan membenaran diri mereka. Hal ini terbukti bila menyoal hal tersebut malah tidak akan mengubah sikap dan perilaku mereka, bahkan yang terjadi malah sebaliknya. Tema-tema ini penting dalam upaya mensosialisasikan dan pembahasan tentang isu keselamatan berkendara untuk tidak melawan arus.
2. Tokoh kunci yang menjadi fokus dalam mengubah remaja adalah pihak-pihak sentral yang secara intim dengan mereka, seperti kawan akrab, orang tua, dan guru dalam interaksi mereka sehari-hari. Pihak-pihak inilah yang bisa mengubah perilaku pelanggaran melawan arus lalu lintas pada remaja.
3. Untuk mengubah pengalaman pada diri remaja dalam berkendara, untuk tidak melanggar melawan arus lalu lintas, adalah dengan adanya sikap tegas dengan penghukuman berat (yang dianggap siswa-siswi) sehingga ada efek jera yang memberikan pengalaman nyata pada praktik di lapangan.
4. Guna mengubah keputusan untuk melakukan pelanggaran melawan arus lalu lintas, pihak kepolisian lalu lintas perlu gencar mensosialisasikan bahaya pelanggaran melawan arus lalu lintas, bahkan lebih baik lagi membuat komunitas khusus di siswa sendiri yang anti pada perilaku pelanggaran melawan arus lalu lintas, sehingga akan melawan membenaran akan sikap pelanggaran tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- Cooper, J. 2007. *Cognitive Dissonance Fifty Years of a Classic Theory*. London: Sage Publication.
- Cooper, Joel, Robert Mirabile, and Steven Scher. 2005. "Actions and Attitudes: the theory of Cognitive Dissonance," in *persuasion : Psychological Insights and Perspectives*, 2nd.ed, Timothy Brock and Melanie Green (eds) (2005). Sage : Thousand Oaks, CA.
- Elliot, A.J. & Devine, P.G. 1994. *On The Motivational Nature of Cognitive Dissonance: Dissonance as Psychological Discomfort*. *Journal of Personality and Social Psychology*.
- Festinger, L. & Carlsmith, J.M. 1959. *Cognitive Consequences of Forced Compliance*. *Journal of Abnormal and Social Psychology*.

- Festinger, Leon. 1957. *a Theory of Cognitive Dissonance*. California : Stanford University.
- Cooper, J. 2007. *Cognitive Dissonance Fifty Years of a Classic Theory*. London: Sage Publication.
- Griffin, EM. 2009. *A First Look at Communication Theory*. 7th.ed. New York : Mc GrawHill, 2009.
- Prisgunanto, Ilham. 2017. *Komunikasi & Polisi: Community, Citra, Bias Selebritas, Digital*. edisi 3. Jakarta : Prisani Cendekia.
- Telci, E. E., Maden, C., & Kantur, D. 2011. *The theory of dissonance cognitive: A marketing and management perspective*. *Procedia Social and Behavioral Sciences*.
- West & Turner. 2012. *Pengantar Teori Komunikasi : Analisis & Aplikasi*. Jakarta : SalembaHumanika

This page is blank.