

**PERBEDAAN *PERSPECTIVE-TAKING* ANTARA
PENGENDARA SEPEDA MOTOR DENGAN PEJALAN KAKI
PADA MAHASISWA UIN MALIKI MALANG**

SKRIPSI

Oleh :
EGA YAHYA FADILLAH
NIM : 10410116



**FAKULTAS PSIKOLOGI
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI (UIN)
MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG
2015**

**PERBEDAAN *PERSPECTIVE-TAKING* ANTARA
PENGENDARA SEPEDA MOTOR DENGAN PEJALAN KAKI
PADA MAHASISWA UIN MALIKI MALANG**

SKRIPSI

**Diajukan Kepada Dekan Fakultas Psikologi
Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang
untuk Memenuhi Salah Satu Persyaratan dalam
Memperoleh Gelar Sarjana Psikologi (S.Psi)**

Oleh :
EGA YAHYA FADILLAH
NIM : 10410116



**FAKULTAS PSIKOLOGI
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI (UIN)
MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG
2015**

LEMBAR PERSETUJUAN

**PERBEDAAN *PERSPECTIVE-TAKING* ANTARA
PENGENDARA SEPEDA MOTOR DENGAN PEJALAN KAKI
PADA MAHASISWA UIN MALIKI MALANG**

Oleh :

EGA YAHYA FADILLAH

NIM : 10410116

Telah Disetujui Oleh :
Dosen Pembimbing

Drs. H. Yahya, MA.

NIP. 19660518 199103 1 004

Malang, 16 Juni 2015

Mengetahui,
Dekan Fakultas Psikologi
UIN Maulana Malik Ibrahim Malang

Dr. H. M. Lutfi Mustofa, M.Ag

NIP. 19730710 200003 1 002

LEMBAR PENGESAHAN

**PERBEDAAN *PERSPECTIVE-TAKING* ANTARA PENGENDARA
SEPEDA MOTOR DENGAN PEJALAN KAKI PADA MAHASISWA UIN
MALIKI MALANG**

Oleh :

EGA YAHYA FADILLAH

NIM : 10410116

Telah dipertahankan di depan dewan penguji dan dinyatakan diterima sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar strata satu Sarjana Psikologi (S. Psi)

Tanggal, 16 Juni 2015

Susunan dewan penguji

Tanda Tangan

1. Penguji utama
Dr. Hj. Rifa Hidayah, M.Si
NIP. 19761128 200212 2 001
2. Ketua penguji
Drs. Zainul Aarifin, M.Ag
NIP. 1965 0606 1994 031 003
3. Sekretaris Penguji/ Pembimbing
Drs. Yahya, MA.
NIP. 19660518 199103 1 004

Mengesahkan

Dekan Fakultas Psikologi Universitas Islam Negeri (UIN)
Maulana Malik Ibrahim Malang

Dr. H. M. Lutfi Mustofa, M. Ag
NIP. 19730710 200003 1 002

SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Ega Yahya Fadillah

NIM : 10410116

Fakultas : Psikologi

Judul Skripsi : Perbedaan *Perspective-taking* antara Pengendara Sepeda Motor dengan Pejalan Kaki pada Mahasiswa UIN Maulana Malik Ibrahim Malang.

Menyatakan bahwa penelitian tersebut adalah karya peneliti sendiri dan bukan karya orang lain, baik sebagian maupun keseluruhan, kecuali dalam bentuk kutipan yang telah disebutkan sumbernya.

Demikian surat pernyataan ini dibuat dengan sebenar-benarnya dan apabila pernyataan ini tidak benar, peneliti bersedia mendapat sanksi akademis.

Malang, 16 April 2015

yang menyatakan

Ega Yahya Fadillah

10410116

Motto

وَأَبْتَعِ فِيمَا آتَاكَ اللَّهُ الدَّارَ الْآخِرَةَ ۖ وَلَا تَنْسَ نَصِيبَكَ مِنَ الدُّنْيَا ۗ

وَأَحْسِنَ كَمَا أَحْسَنَ اللَّهُ إِلَيْكَ ۖ وَلَا تَبْغِ الْفَسَادَ فِي الْأَرْضِ ۗ إِنَّ اللَّهَ لَا يُحِبُّ

الْمُفْسِدِينَ ﴿٧٧﴾

“dan carilah pada apa yang telah dianugerahkan Allah kepadamu (kebahagiaan) negeri akhirat, dan janganlah kamu melupakan bahagianmu dari (kenikmatan) duniawi dan berbuat baiklah (kepada orang lain) sebagaimana Allah telah berbuat baik, kepadamu, dan janganlah kamu berbuat kerusakan di (muka) bumi. Sesungguhnya Allah tidak menyukai orang-orang yang berbuat kerusakan.”

(Al-Qoshos: 77)

HALAMAN PERSEMBAHAN

Dengan ketulusan hati kupersembahkan skripsi ini untuk orang-orang yang senantiasa mewarani hari-hariku disepanjang perjalanan hidupku.

Ya Allah, terimakasih Engkau telah hadirkan orang-orang diseskeilingku yang senantiasa memberikan cinta, kasih sayang, perhatian tulus, dukungan, nasehat dan motivasi yang tiada henti, kepada beliaulah kupersembahkan skripsi ini. Teriring doa semoga kebbaikannya Engkau balas dengan kebaikan yang berlimpah.

Aku persembahkan karya ini untuk Bapakku Salamuddin dan Ibuku Saijah. Terimakasih atas doa dan perjuangannya hingga kuliah ini dapat terselesaikan, dari kalian yang tiada henti memberikan kasih sayang, cinta dan doa-doanya yang dapat menguatkan segala langkah dalam hidupku.

Cucuran keringat dan air matadalam penyusunan karya sederhana ini belum mampu menggantika pengorbannan kalian.Namun kususun karya sederhana ini dengan rasa cinta dan hormatku yang tak ingin mengecewakan kalian.

Semoga Allah senantiasa meridhoi setiap langkah kita.

Untuk keluarga besar dan sahabat-sahabatku, terimakasih kuucapkan atas doa dan dukungannya selama ini.

Untuk guru-guruku tersayang, yang selalu sabar mengajari dan mendidikku dari kecil hingga sekarang, terimakasih atas transfer ilmu yang telah diberikan dengan tulus dan ikhlas.

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah Robbil'alamin. Puji syukur kehadiran Allah SWT, atas petunjuk dan pertolongan-Nya, sehingga peneliti dapat menyelesaikan penelitian ini. Keberhasilan peneliti dalam menyelesaikan penelitian ini semata-mata adalah Rahmat dari Yang Maha Pemurah lagi Maha Penyayang.

Peneliti menyadari bahwa telah banyak pihak yang memberikan bantuan berupa do'a, dorongan, semangat, arahan, dan data yang diperlukan dari persiapan, pelaksanaan penelitian hingga tersusunnya penelitian ini. Untuk itu peneliti mengucapkan terima kasih kepada:

1. Dr. H. M. Lutfi Mustofa, M.Ag, selaku Dekan Fakultas Psikologi UIN MALIKI Malang.
2. Drs. Yahya, MA, selaku Dosen Pembimbing penelitian yang telah meluangkan waktu untuk membimbing, mengarahkan dan mendukung dalam proses menyelesaikan penelitian.
3. Segenap Dosen, Staf dan Karyawan Fakultas Psikologi UIN MALIKI Malang yang telah memberikan ilmu dan bantuannya kepada peneliti.
4. Segenap civitas akademika UIN MALIKI Malang, dan seluruh pihak terkait yang tidak mungkin di sebutkan satu per satu.

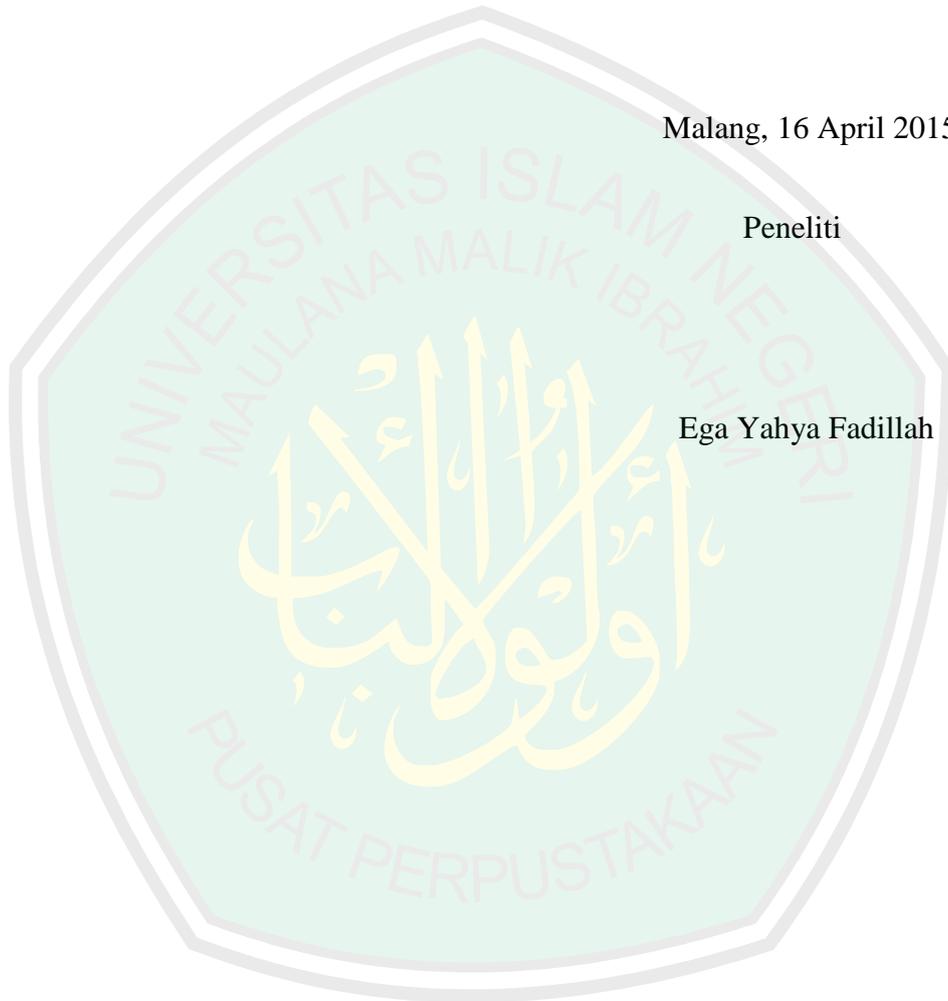
Peneliti menyadari bahwa masih banyak bagian yang perlu diperbaiki dan dikembangkan dalam karya ini, untuk itu peneliti mengharapkan kritik dan saran yang membangun sebagai perbaikan dalam penulisan penelitian ini.

Akhirnya peneliti berharap semoga karya ini bermanfaat bagi peneliti dan pembaca pada umumnya. Dengan segala kerendahan hati peneliti berharap akan adanya penelitian lanjutan yang bisa menyempurnakan penyusunan terhadap penelitian ini.

Malang, 16 April 2015

Peneliti

Ega Yahya Fadillah



DAFTAR ISI

PERBEDAAN <i>PERSPECTIVE-TAKING</i> ANTARA PENGENDARA MOTOR DENGAN PEJALAN KAKI PADA MAHASISWA UIN MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG	i
LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
SURAT PERNYATAAN	iv
Motto	v
HALAMAN PERSEMBAHAN	vi
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
DAFTAR GRAFIK	xiv
ABSTRAK	xv
ABSTRACT.....	xvi
المخلص	xvii
BAB I	1
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi Masalah	7
C. Batasan Masalah	8
D. Rumusan Masalah	8
E. Tujuan Penelitian	8
F. Kegunaan atau Manfaat Hasil Penelitian	9
BAB II	10
A. Deskripsi Teori	10
1. <i>Perspective-taking</i>	10
a. Empat Kondisi Psikis yang Berbeda	12
b. Tahapan <i>Perspective-taking</i>	16
c. Kelebihan dan Kekurangan <i>Perspective-taking</i>	19
d. Proses Terjadinya <i>Perspective-taking</i>	24
2. Pengendara Motor	25

3. Pejalan Kaki	26
B. Kronologi dan Kerangka Berpikir	26
C. <i>Perspective-taking</i> dalam Kajian Islam	28
1. Tabel Analisis Komponen Teks Islam Tentang <i>Perspective-taking</i>	30
2. Intervensi Teks Islam Tentang Agresivitas	31
3. Mind Map Teks Islam Tentang <i>Perspective-taking</i>	34
4. Analisis Secara Umum	37
5. Analisis Secara Partikular	37
D. Hipotesis	38
BAB III	40
A. Metode Penelitian	40
B. Populasi dan Sampel	41
1. Populasi	41
2. Sampel	42
C. Definisi Operasional	43
1. <i>Perspective-taking</i>	43
2. Pengendara Motor	43
3. Pejalan Kaki	43
D. Instrumen Penelitian	44
E. Teknik Pengumpulan Data	46
F. Validitas dan Reliabilitas	48
1. Validitas Alat Ukur	48
2. Reliabilitas Alat Ukur	49
G. Teknik Analisis Data	51
H. Gambaran Penelitian	55
BAB IV	56
A. Deskripsi Lokasi Penelitian	56

1. Sejarah Singkat Fakultas Psikologi UIN Maulana Malik Ibrahim Malang	56
2. Visi dan Misi Fakultas Psikologi UIN Maulana Malik Ibrahim Malang	57
3. Tujuan Fakultas Psikologi UIN Maulana Malik Ibrahim Malang	58
4. Sarana Pendukung Fakultas Psikologi UIN Maulana Malik Ibrahim Malang	59
B. Hasil Penelitian	59
1. Pelaksanaan Penelitian	59
2. Hasil Uji Validitas	59
3. Hasil Uji Reliabilitas	60
4. Kategorisasi Persentase Perspective-Taking	61
a. Kategorisasi Persentase Perspective-taking Pejalan Kaki	61
b. Kategorisasi Persentase Perspective-taking Pengendara Motor ...	63
5. Pengujian Hipotesa	65
C. Pembahasan	65
BAB V	74
A. Kesimpulan	74
B. Saran	75
DAFTAR PUSTAKA	76
LAMPIRAN	

DAFTAR TABEL

1. Skor skala likert	44
2. <i>Blue Print</i> skala <i>Perspective-taking</i>	46
3. Hasil Uji Validitas Skala <i>Perspective-taking</i>	60
4. Reliabilitas <i>Perspective-taking</i>	61
5. Rumus Kategorisasi Tingkat <i>Perspective-taking</i>	62
6. Rumus Kategorisasi Tingkat <i>Perspective-taking</i> Pejalan kaki	62
7. Kategori Tingkat <i>Perspective-taking</i> Pengendara Motor	64
8. Uji Normalitas Data <i>Perspective-taking</i>	65
9. Statistik Deskriptif Data <i>Perspective-taking</i> Pada Kedua Kelompok	66
10. Hasil Uji Signifikansi Perbedaan Data <i>Perspective-taking</i>	67

DAFTAR LAMPIRAN

1. Skala Perspective-taking Pejalan Kaki	i
2. Skala Perspective-taking Pengendara Motor	iii
3. Tabulasi Jawaban Subjek Pada Skala Perspective-taking Pejalan Kaki	v
4. Tabulasi Jawaban Subjek Pada Skala Perspective-taking Pengendara Motor	vi
5. Hasil Uji Skala Perspective-taking Pejalan kaki	vii
6. Hasil Uji Skala Perspective-taking Pengendara Motor	ix
7. Kategori Persentase Tingkat Perspective-taking Pejalan Kaki	xi
8. Kategorisasi Persentase Tingkat Perspective-taking Pengendara Motor ..	xii
9. Hasil t-test Perspective-taking Pejalan Kaki dengan Perspective-taking Pengendara Motor	xiii
10. Surat Bukti Bimbingan Skripsi	xv
Dokumentasi	xvi

DAFTAR GRAFIK

1. Grafik Tingkat Perspective-taking Pejalan Kaki63
2. Grafik Tingkat *Perspective-taking* Pengendara Motor64



ABSTRAK

Fadillah, E., Y. 2015. Perbedaan *Perspective-taking* antara Pejalan Kaki dengan Pengendara Sepeda Motor pada Mahasiswa UIN Maulana Malik Ibrahim Malang. Skripsi. Fakultas Psikologi Universitas Islam Negeri (UIN) Maulana Malik Ibrahim Malang.

Pembimbing : Drs. H. Yahya, MA

Kata Kunci : *Perspective-taking*, Pejalan Kaki, Pengendara Motor

Pengendara motor dan pejalan kaki merupakan pengguna jalan mayoritas di Kota Malang. Antara keduanya sering sekali melanggar lalu-lintas, sehingga menimbulkan terjadinya konflik antar keduanya. Terjadinya konflik disebabkan oleh pengendara motor dan pejalan kaki sama-sama ingin diprioritaskan dan tidak menggunakan *perspective-taking* saat menggunakan jalan. *Perspective-taking* merupakan proses memahami pikiran-pikiran dan perasaan-perasaan orang lain dengan cara menempatkan diri sendiri pada posisi atau keadaan yang dialami orang lain itu.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tingkat *perspective-taking* pengendara motor dan pejalan kaki serta untuk mengetahui perbedaan *perspective-taking* antara individu saat berperan sebagai pengendara motor dengan individu saat berperan sebagai pejalan kaki pada mahasiswa UIN MALIKI Malang. Sehingga rumusan masalah dalam penelitian ini yaitu bagaimana tingkat *perspective-taking* pengendara motor dan pejalan kaki dan apakah ada perbedaan *perspective-taking* antara individu saat berperan sebagai pengendara motor dengan individu saat berperan sebagai pejalan kaki.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kuantitatif yang bersifat deskriptif. Subjek yang diambil dalam penelitian ini adalah mahasiswa semester enam (angkatan 2012) jurusan psikologi UIN MALIKI Malang yang berjumlah 50 orang. Teknik pengambilan sampel pada penelitian ini adalah menggunakan *random sampling*. Metode pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan skala *perspective-taking*. Analisis data yang digunakan adalah teknik *t-test* (uji beda) *independent samples t-test*.

Pada penelitian ini ditemukan bahwa mayoritas pejalan kaki mempunyai tingkat *perspective-taking* yang sedang yaitu dengan persentase 64% (32 mahasiswa), sedangkan 20% (10 mahasiswa) memiliki *perspective-taking* tinggi dan 16% (8 mahasiswa) memiliki *perspective-taking* rendah. Hal yang sama juga ditemukan pada mayoritas pengendara motor mempunyai tingkat *perspective-taking* yang sedang, yaitu 64% (32 mahasiswa) sedangkan 22% (11 mahasiswa) memiliki tingkat *perspective-taking* tinggi dan 14% (7 mahasiswa) memiliki tingkat *perspective-taking* rendah. Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat perbedaan *perspective-taking* yang signifikan antara individu saat berperan sebagai pejalan kaki dengan individu saat berperan sebagai pengendara motor, hal ini ditunjukkan oleh koefisien $t_s = 2,152$ dengan $t_t = 1,980$ dan berada pada

signifikansi 0,05 yang menunjukkan bahwa $t_e > t_t$ (2,152 > 1,980), dengan demikian dapat disimpulkan bahwa Ha1 dan Ha2 diterima.



ABSTRACT

Fadillah, E., Y. 2015. The difference of Perspective-taking between the Pedestrians with the Motorists in Student of State Islamic University (UIN) Maulana Malik Ibrahim Malang. Thesis. Faculty of Psychology, State Islamic University (UIN) Maulana Malik Ibrahim Malang.

Advisor : Drs. H. Yahya, MA

Keyword : *Perspective-taking*, Pedestrian, Motorists, Bikers, Walkers.

Bikers and pedestrians constitute the majority of road users in the city of Malang. Between the two often violate traffic, causing conflict between the two. Conflicts caused by bikers and pedestrians alike want prioritized and do not use perspective-taking while using the road. Perspective-taking is the process of understanding the thoughts and feelings of others by placing themselves in the position or state that happened to someone else.

This study aims to determine the level of perspective-taking bikers and walkers as well as to know the difference between an individual perspective-taking when acting as a motorist with the individual while acting as a pedestrian on UIN MALIKI Malang students. So that the problem in this research is how the level of perspective-taking bikers and pedestrians and whether there are differences in perspective-taking between individuals when acting as a motorist with the individual while acting as pedestrians.

This study uses descriptive quantitative research. Subjects were taken in this study is a six semester students (class of 2012) psychology of UIN MALIKI Malang, amounting to 50 people. The sampling technique in this research is to use random sampling. Methods of data collection in this study using a scale perspective-taking. The data analysis technique used is the t-test (different test) independent samples t-test.

This study found that the majority of pedestrian have this level of perspective-taking is the percentage being 64% (32 students), whereas 20% (10 students) have a high perspective-taking and 16% (8 students) have a low perspective-taking. The same was found in majority of motorists in middle category with the percentage of 64% (32 students), whereas 22% (11 students) have higher levels of perspective-taking and 14% (7 students) have a perspective-taking level lower. The result showed that there is a significant differences in perspective-taking between individuals while acting as a pedestrian with individuals while acting as a motorist, this is indicated by the coefficient $t_e = 2,152$ with $t_t = 1,980$ and is at 0.05 which indicates that $t_e > t_t$ ($2.152 > 1.980$), thus it can be concluded that Ha1 and Ha2 accepted.

مستخلص البحث

إيغا يحيى فضل الله، ٢٠١٥، إختلاف وجهة النظر في أخذ الأسباب بين المشاة وراكب الدراجة النارية عند طلبة جامعة مولانا مالك إبراهيم الإسلامية الحكومية بمالانق، البحث. كلية علم النفس جامعة مولانا مالك إبراهيم الإسلامية الحكومية بمالانق. المشرف: الدكتور أندوس الحاج يحيى الماجستير.

الكلمات المفتاحية: وجهة النظر في أخذ الأسباب، المشاة، راكب الدراجة النارية.

المشاة وراكب الدراجة النارية هما معظم مستخدمي الشوارع في مدينة مالانق. كليهما قد خالفا نظام المرور كثيرا حتى يحدث الصراع بينهما. تكون حادثة الصراع بسبب المشاة وراكب الدراجة النارية يريدان أن يحصلوا على أولوية ولايستخدمان وجهة النظر في أخذ الأسباب عند استخدام الشوارع. وجهة النظر في أخذ الأسباب هي عملية فهم الأفكار و الأحساس عند الآخرين بطريقة وضع النفس في محل الشخص الذي تحدث فيه الحادثة. يهدف هذا البحث لمعرفة مستوى وجهة النظر في أخذ الأسباب عند راكب الدراجة النارية والمشاة. ومعرفة فرق وجهة النظر في أخذ الأسباب بين الشخص الذي يكون راكب الدراجة النارية مع الشخص الذي يكون المشاة عند طلبة جامعة مولانا مالك إبراهيم الإسلامية الحكومية بمالانق. وأسئلة البحث في هذا البحث هي: كيف مستوى وجهة النظر في أخذ الأسباب عند راكب الدراجة النارية والمشاة؟ هل هناك فرق وجهة النظر في أخذ الأسباب بين الشخص الذي يكون راكب الدراجة النارية مع الشخص الذي يكون المشاة؟ استخدم هذا البحث المنهج الكمي الوصفي. وعينة هذا البحث هي الطلبة في المرحلة السادسة (الدفعة ٢٠١٢) قسم علم النفس بجامعة مولانا مالك إبراهيم الإسلامية الحكومية بمالانق الذين قد اختاروا باختبار أخذ العينات من قبل، وعددهم ١٠٢ طالب. وبعد ذلك استخدم طريقة أخذ العينات البسيطة العشوائية حتى تكون ٥٠ شخصا. طريقة جمع البيانات في هذا البحث هي طريقة مقاييس وجهة النظر في أخذ الأسباب. و في تحليل البيانات استخدم الباحث إختبار ت (إختبار الخلف) بعينة مستقلة.

اكتشف في هذا البحث أن معظم المشاة له مستوى وجهة النظر في أخذ الأسباب متوسط بدرجة مؤية ٦٤% (٣٢ طالبا)، وأما ٢٠% (١٠ طلاب) فله وجهة النظر في أخذ الأسباب مرتفع و ١٦% (٨ طلاب) له وجهة النظر في أخذ الأسباب متدنية. ووجد نفس الحالة في معظم راكب الدراجة النارية له وجهة النظر في أخذ الأسباب متوسط بدرجة مؤية ٦٤% (٣٢ طالبا)، وأما ٢٢% (١١ طالبا) فله وجهة النظر في أخذ الأسباب مرتفع و ١٤% (٧ طلاب) له وجهة النظر في أخذ الأسباب متدنية. ونتيجة هذا البحث تدل على وجود إختلاف أو فرق وجهة النظر في أخذ الأسباب بدرجة عالية بين الشخص الذي يكون المشاة مع الشخص الذي يكون راكب الدراجة النارية، وتدل على هذه درجة $t_e = 2,152$ بدرجة $t_t = 1,980$ = ووقع في نقطة ٠,٠٥، التي تدل على أن $t_e > t_t (2,152 > 1,980)$ ، وذلك، نستطيع أن نقول أن $Ha1$ و $Ha2$ مقبول.



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kota Malang, Provinsi Jawa Timur merupakan salah satu kota dengan jumlah pendatang yang sangat tinggi karena banyaknya universitas-universitas terbaik yang ada di kota Malang, salah satunya adalah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang. Hal tersebut menyebabkan terjadinya peningkatan jumlah pendatang di kota Malang dan berujung pada peningkatan jumlah pengguna jalan, terutama pengendara motor dan pejalan kaki. Peningkatan jumlah kendaraan bermotor tidak diimbangi dengan luas badan jalan dan lahan parkir yang ada di dalam Universitas. Oleh karena itu memunculkan berbagai macam pelanggaran seperti, parkir di sembarang tempat sehingga mempersempit badan jalan, pengendara motor sering melakukan pelanggaran terhadap marka jalan terutama melanggar jalur dan kecepatan disaat berkendara. Menurut Sobri, jika semakin tinggi kecepatan maka akan meningkatkan jumlah kecelakaan lalu lintas khususnya kecelakaan sepeda motor.¹ Pelanggaran lalu lintas tersebut juga sering dilakukan oleh pejalan kaki seperti, tidak memaksimalkan penggunaan trotoar jalan dan lebih memilih untuk berjalan di sebagian badan jalan.

Peningkatan jumlah kendaraan yang tidak sesuai dengan sarana dan prasarana jalan, menyebabkan tidak maksimalnya mobilitas pengguna jalan.

¹ Sobri Abusini dkk, “*Model Kecelakaan Sepeda Motor pada Ruas Jalan dengan Menggunakan Pendekatan GLM (Studi Kasus di Kota Batu)*” (Jurnal, Universitas Brawijaya, Malang, 2009), hlm 170.

Menurut pengamatan, di salah satu lingkungan sekitar Universitas yaitu di sepanjang jalan Gajayana hingga jalan Sumpersari di Kota Malang. Sepanjang jalan tersebut belum difasilitasi dengan trotoar bagi pejalan kaki, sehingga sering kali pejalan kaki terpaksa menggunakan sebagian badan jalan. Hal tersebut tentunya mengganggu pengguna jalan lainnya terutama pengendara sepeda motor. Oleh sebab itu, ketidakteraturan lalu-lintas biasanya memicu terjadinya kemacetan dan kecelakaan. Peristiwa tersebut seringkali menimbulkan konflik antara pejalan kaki dengan pengendara sepeda motor, seperti saling memaki dengan kata-kata kotor atau bahkan sampai melakukan kekerasan secara fisik. Hal tersebut dikarenakan antara pengendara sepeda motor dan pejalan kaki keduanya sama-sama merasa harus diprioritaskan.

Terjadinya kecelakaan berbanding lurus dengan peningkatan jumlah kendaraan. Berdasarkan data yang dikemukakan oleh Badan Pusat Statistik yang bersumber dari Kepolisian Republik Indonesia, menyatakan bahwa terjadi peningkatan jumlah kendaraan di Indonesia setiap tahunnya, baik dari jenis mobil penumpang, bis, truk, ataupun sepeda motor. Tahun 2007 jumlah kendaraan di Indonesia sebanyak 54.802.680 dan terus mengalami peningkatan, hingga mencapai 94.373.324 pada tahun 2012.² Satlantas Polres Malang Kota, yang dimuat pada Radar Malang, Selasa 10 april 2012 halaman 30 menunjukkan bahwa jumlah kecelakaan lalu lintas dari tahun ke tahun mengalami peningkatan. Pada tahun 2010 angka kecelakaan mencapai 189 peristiwa dengan kerugian material Rp. 199.850.000. Jumlah Laka meningkat

² http://www.bps.go.id/tab_sub/view.php?tabel=1&id_subyek=17¬ab=12.

pada tahun 2011, pada tahun ini ada 323 kejadian dengan kerugian material Rp.197.350.000. Sedangkan tahun 2012 hingga bulan Februari jumlah kecelakaan mencapai 83 kejadian, dengan kerugian material mencapai 157 juta rupiah.³

Data yang dikemukakan oleh WHO, menyatakan bahwa kecelakaan lalu-lintas menelan korban jiwa sekitar 1,2 juta jiwa manusia setiap tahunnya.⁴ Mayoritas kecelakaan disebabkan oleh terjadinya pelanggaran lalu-lintas dan belum meratanya sarana dan prasarana seperti trotoar untuk pejalan kaki. Selain itu pelanggaran lalu-lintas cukup beragam seperti, pelanggaran terhadap batas kecepatan yang telah diberlakukan, pelanggaran terhadap marka jalan dan pelanggaran lainnya yang merugikan dan membahayakan pengguna jalan lainnya.

Kecelakaan lalu-lintas lebih banyak melibatkan pengendara sepeda motor dan pejalan kaki. Ada empat faktor utama yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu-lintas yaitu faktor individu atau manusia, faktor kendaraan dan faktor jalan atau kondisi jalan serta faktor cuaca. (1) faktor manusia atau individu merupakan faktor yang paling dominan dalam kecelakaan. Mayoritas kejadian kecelakaan didahului dengan pelanggaran rambu-rambu lalu-lintas yang dilakukan oleh pengendara; (2) faktor kendaraan yang paling sering adalah sudah tidak layakny beberapa *part* dari

³Bilal Zavanna Sulaiman, (2013). "*Hubungan Persepsi Kesusakan (Crowding) dan Kematangan Emosi dengan Disiplin Berlalu Lintas pada Remaja Akhir SMAN 1, SMAN 3, dan SMAN 4 kota Malang*" (Artikel Fakultas Pendidikan Psikologi Universitas Negeri Malang, April, 2013), hlm. 4.

⁴ Wikipedia, "*Kecelakaan Lalu Lintas*", http://id.wikipedia.org/wiki/Kecelakaan_lalu-lintas.

kendaraan untuk digunakan, misalnya ban yang sudah tipis, lampu lighting *right* dan *left* yang sudah mati dan rem kendaraan, sehingga perawatan dan perbaikan kendaraan secara rutin perlu dilakukan, selain itu peningkatan jumlah kendaraan juga sangat memegang andil besar terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas; (3) faktor jalan berhubungan dengan geometrik jalan yang meliputi struktur tanah dan alur (lurus atau berkelok-kelok) serta tidak adanya beberapa fasilitas jalan, seperti trotoar jalan; (4) faktor cuaca yang meliputi licinnya jalan karena musim penghujan, jalanan yang berkabut sehingga jarak pandang berkurang.⁵

Dalam penelitian ini berfokus pada pengguna jalan sebagai pejalan kaki dan sebagai pengendara sepeda motor. Dalam hal ini, maka subyek penelitian diambil dari mahasiswa UIN MALIKI Malang, karena dalam kesehariannya subyek menggunakan jalan raya di sekitar kampus dan di dalam kampus tersebut. Selain itu sebagian besar mahasiswa UIN MALIKI Malang mengalami dua peran yang berbeda dalam hal menggunakan jalan, yakni sebagai pejalan kaki dan sebagai pengendara sepeda motor.

Dari beberapa penjelasan mengenai gambaran kasus di lapangan dan berdasarkan data, pada proses *perspective-taking* antara pejalan kaki dan pengendara sepeda motor rentan akan terjadinya bias perspektif. maka teori yang relevan untuk penelitian ini adalah menggunakan teori mengenai bias dalam *perspective-taking*, yaitu: (1) *fundamental attribution error theory*. *Fundamental attribution error* adalah kecenderungan untuk memandang

⁵ Wikipedia, http://id.wikipedia.org/wiki/Kecelakaan_lalu-lintas.

apabila individu mengalami hal buruk, maka hal tersebut dipandang sebagai kesalahan orang lain. Tetapi apabila individu mendapatkan prestasi maka itu semata-mata hasil dari pekerjaannya sendiri. Contohnya, apabila individu mengalami kecelakaan di jalan raya, maka yang salah adalah pengendara lain, sedangkan jika dia berhasil melakukan sesuatu dia menganggap bahwa itu murni terjadi karena kehebatan dirinya sendiri; (2) *naive realism* adalah kecenderungan untuk percaya bahwa seseorang melihat realitas objektif sedangkan pihak lain tidak; dan (3) *confirmation bias* adalah suatu kecenderungan bagi orang-orang untuk mencari bukti-bukti yang mendukung berdasarkan kepercayaannya serta mengabaikan bukti-bukti yang menyatakan sebaliknya.

Masalah yang dialami oleh pengguna jalan, baik pejalan kaki ataupun pengendara sepeda motor menimbulkan suatu gangguan emosi berupa frustrasi. Frustrasi akan memunculkan suatu reaksi psikopatis pada diri pengguna jalan. Pada dasarnya, reaksi psikopatis terjadi karena adanya rintangan yang menghalangi untuk mencapai suatu tujuan tertentu. Reaksi psikopatis dapat terjadi secara fisik-material, misalnya karena belum ada trotoar, pejalan kaki terpaksa menggunakan sebagian badan jalan. Contoh lain, misalnya karena ingin cepat sampai tujuan, pengendara sepeda motor semakin mempercepat laju kendaraanya.

Jenis frustrasi yang dialami pengguna jalan juga dapat berupa frustrasi-agresi. Menurut Sarwono frustrasi-agresi atau hipotesis frustrasi agresi (*frustation aggression hypothesis*) berasumsi bahwa bila usaha seseorang

untuk mencapai suatu tujuan mengalami hambatan, akan timbul dorongan agresi yang akan memunculkan perilaku untuk melukai orang atau obyek yang menyebabkan frustrasi. Ada tiga macam agresi, yaitu depresiasi, akusasi akusasi diri.⁶ (a) merendahkan (*depreciation*) adalah kecenderungan menilai rendah prestasi orang lain dan menilai tinggi prestasi diri sendiri; (b) menuduh (*accusiation*) adalah kecenderungan menyalahkan orang lain atas kegagalan yang dilakukannya sendiri; (c) menuduh diri sendiri (*self-accisiation*) ditandai oleh menyiksa diri dan perasaan berdosa.

Perspective-taking menjadi salah satu dari sekian banyak cara agar hiruk-pikuk di jalan raya mereda. Dari sekian banyak peran individu di jalan raya, seperti mengendarai mobil, motor, sepeda dan berjalan kaki. Merasakan apa yang orang lain rasakan setidaknya membuat perspective-taking individu lebih terasah. Sebagai pengendara mobil, saat jalanan macet panjang, mungkin individu akan lebih ikhlas untuk memberi ruang di sisi kendaraan agar motor bisa lewat. Saat individu mengendarai sepeda. Membuat baret atau goresan di mobil, menabrak spion sepeda motor atau menghentikan langkah pejalan kaki mungkin pernah dialami karena individu tidak menggunakan perspective-taking di jalan raya. Hal sebaliknya mungkin terjadi. Atau bahkan individu terjatuh karena diserempet mobil/motor, atau karena berusaha menghindari pejalan kaki yang sembarangan dalam menyeberang jalan. Itu pun karena mereka tidak menggunakan perspective-taking.

⁶ Alwisol, *Psikologi Kepribadian Edisi Revisi* (Malang, 2009), hlm 78.

Fenomena seperti itu sering dialami oleh pengguna jalan, terutama pengendara sepeda motor dan pejalan kaki. Pengendara sepeda motor ingin menang sendiri begitu pula dengan pejalan kaki yang selalu merasa harus diprioritaskan. Sehingga dilakukannya penelitian ini bertujuan untuk mengetahui adanya perbedaan *perspective taking* individu ketika berperan sebagai pengendara motor terhadap pejalan kaki dan *perspective taking* individu pejalan kaki terhadap pengendara motor. Dalam hal ini digunakan *perspective-taking* untuk mengetahui tingkat empati dan sikap egois antara pejalan kaki dan pengendara sepeda motor. Sehingga ketika telah didapatkan *perspective taking* antara kedua peran tersebut, maka peneliti dapat menentukan adanya bias *perspective taking* pada individu secara kuantitatif yang hasilnya akan berdampak terhadap tingkat *perspective-taking* dan perbedaan *perspective-taking* antara pengendara motor dan pejalan kaki ataupun sebaliknya di kalangan mahasiswa UIN MALIKI Malang.

B. Identifikasi Masalah

Identifikasi masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Pengendara sepeda motor sering melanggar lalu lintas.
2. Persentase kecelakaan paling banyak dialami oleh pengendara sepeda motor.
3. Pertambahan jumlah kendaraan roda dua mengalami peningkatan yang paling pesat dibandingkan jenis kendaraan lainnya.
4. Pejalan kaki tidak dihargai dan dihormati hak-haknya.
5. Kurangnya sarana dan prasarana bagi pejalan kaki, terutama trotoar jalan.

C. Batasan Masalah

Batasan masalah dalam penelitian ini adalah lebih fokus pada pengendara sepeda motor dan pejalan kaki, karena dari berbagai macam pengguna jalan, pengendara motor yang paling sering melakukan pelanggaran lalu-lintas. Selain itu, berdasarkan data yang diperoleh dari Satlantas Polresta Malang Kota, tingkat kasus kecelakaan paling banyak dialami oleh pengendara sepeda motor.

D. Rumusan Masalah

Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana tingkat *perspective-taking* pengendara sepeda motor terhadap pejalan kaki?
2. Bagaimana tingkat *perspective-taking* pejalan kaki terhadap pengendara sepeda motor?
3. Apakah terjadi perbedaan *perspective-taking* individu ketika berperan sebagai pengendara motor dan sebagai pejalan kaki?

E. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui tingkat *perspective-taking* pengendara sepeda motor terhadap pejalan kaki.
2. Untuk mengetahui tingkat *perspective-taking* pejalan kaki terhadap pengendara sepeda motor.
3. Untuk mengetahui apakah terjadi perbedaan *perspective-taking* individu ketika berperan sebagai pengendara motor dan sebagai pejalan kaki.

F. Kegunaan atau Manfaat Hasil Penelitian

Manfaat penelitian ini ada dua yaitu:

1. Manfaat praktis

Untuk mengetahui tingkat *perspective taking* individu saat berperan sebagai pengendara sepeda motor, saat berperan sebagai pejalan kaki dan untuk mengetahui perbedaan *perspective-taking* antara keduanya (pengendara motor dan pejalan kaki).

2. Manfaat teoritis

Untuk menambah wawasan dan literatur mengenai *perspective taking* pengendara sepeda motor terhadap pengguna jalan lainnya, terutama pada mahasiswa UIN MALIKI Malang yang dalam melakukan mobilitasnya dengan berjalan kaki.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

1. Pengertian *Perspective-Taking*

Istilah *perspective-taking* merupakan salah satu aspek dari empati. Pada prinsipnya *perspective-taking* memiliki makna yang hampir sama dengan empati. Taufik dalam bukunya yang berjudul *Empati Pendekatan Psikologi Sosial* mengutip beberapa pendapat ahli mengenai *perspective-taking*; pendapat pertama, menurut Wu & Keysar menyatakan bahwa *perspective-taking* aktivitas untuk memerhatikan dan membuat prediksi terhadap situasi yang dihadapi orang lain. Pendapat yang kedua bersumber dari Galinsky & Ku yang mendefinisikan *perspective-taking* sebagai “*putting oneself in the shoes of another*” atau menempatkan diri sendiri ke dalam posisi orang lain. Seseorang dikatakan memiliki *perspective-taking* apabila dia dapat benar-benar mengerti apa yang terjadi pada orang lain.¹

Beberapa definisi *perspective-taking* dari para ahli lain yaitu; Mark H. Davis yang menyatakan bahwa *perspective-taking* adalah suatu kegiatan adopsi pandangan-pandangan psikologis orang lain terhadap diri sendiri; Selman mengungkapkan bahwa *perspective-taking* sebagai suatu usaha seseorang untuk memahami pandangan-pandangan psikologis antara dirinya dengan orang lain; sementara Batson & Ahmad mendefinisikan *perspective-taking* secara lebih rinci yaitu memahami pikiran dan perasaan

¹ Dr. Taufik, M.Si. “*Empati Pendekatan Psikologi Sosial*”, (Jakarta, 2012), hlm. 74

orang lain dengan cara meletakkan pandangan dan pikirannya pada posisi orang lain tersebut. Sehingga dapat disimpulkan bahwa *perspective-taking* adalah memahami pikiran dan perasaan orang lain dengan menggunakan perspektif orang lain itu (memosisikan diri pada keadaan orang lain).²

Menurut Gehlbach, *perspective-taking* merupakan strategi yang kita gunakan untuk mencari tahu apa yang orang lain pikirkan dan rasakan dan persepsi mereka tentang situasi. Terkait *perspective-taking*, Gehlbach dkk juga mengutip pendapat Johnson bahwa *perspektive-taking* merupakan kesadaran sosial: Mengambil perspektif orang lain adalah kemampuan untuk memahami bagaimana situasi yang dialami orang lain dan bagaimana orang lain bereaksi secara kognitif dan emosional terhadap situasi itu. Ini adalah kemampuan untuk menempatkan diri sendiri pada posisi atau keadaan yang dialami orang lain dan mengakui bahwa orang lain mungkin memiliki sudut pandang yang berbeda dengan diri kita.³ Sementara itu, Roman Trötschel dkk mengutip Davis bahwa secara umum, perspektif taking adalah kapasitas kognitif untuk mempertimbangkan sudut pandang dunia dari individu lain "memungkinkan individu untuk mengantisipasi perilaku dan reaksi orang lain".⁴

² Dr. Taufik, M.Si, *ibid*, hlm. 98-99.

³ Gehlbach, et.al., *Social Perspective Taking* (London, 2009) hlm. 2.

⁴ Roman Trötschel, *et. al.*, *Perspective Taking as a Means to Overcome Motivational Barriers in Negotiations: When Putting Oneself Into the Opponent's Shoes Helps to Walk Toward Agreements* (Vol. 101; Germany, 2011), hlm. 773.

Konsep *perspective-taking* berkaitan dengan *theory of mind*, yang artinya bahwa seseorang dapat menyimpulkan kondisi mental orang lain, memahami perspektif mereka, serta dapat menginterpretasikan dan memprediksi perilaku selanjutnya dari orang lain. Kunci pokok dari *perspective-taking* terletak pada kemampuan seseorang dalam mengoptimalkan pikirannya untuk memahami kondisi orang lain, melalui pemaknaan sikap dan perilaku yang dilihatnya, sehingga berdampak pada perbedaan kemampuan setiap individu dalam melakukan *perspective-taking*.⁵ Wu & Keysar dalam Taufik mengimbuhkan bahwa *perspective-taking* tidak dipengaruhi oleh perbedaan budaya karena semua orang mampu memasukkan situasi orang lain ke dalam dirinya.⁶

Untuk memahami lebih detail tentang *perspective-taking*, maka dilakukan pengkajian mengenai letak *perspective-taking* dalam empati, yaitu sebagai berikut :

1. Empat kondisi psikis yang berbeda.

Batson & Ahmad dalam Taufik, merumuskan kondisi psikologis hubungan antar kelompok menjadi empat pokok, yaitu ⁷:

a. Imagine-self perspective

Image-self perspective adalah aktivitas membayangkan bagaimana seseorang berpikir dan merasakan apabila ia berada

⁵ Dr. Taufik, M.Si, *ibid*, hlm. 75-76.

⁶ Dr. Taufik, M.Si, *ibid*, hlm. 76.

⁷ Dr. Taufik, M.Si, *ibid*, hlm. 77.

pada kondisi atau posisi orang lain. Istilah "*imagine-self perspective*" memiliki arti yang berpusat pada diri sendiri, pada pikiran-pikiran dan perasaannya sendiri. Sedangkan menurut Adam Smith *imagine-self perspective* merupakan kegiatan untuk membayangkan pikiran dan perasaan seseorang dalam situasi orang lain⁸.

Akan tetapi proses *imagine-self perspective* tidak sesederhana itu, karena pada prosesnya tergantung pada kemampuan masing-masing individu dalam merespon orang lain. Mudah bagi seseorang untuk memikirkan dan merasakan apa yang dialami orang lain. Namun, sejauhmana keakuratan atau ketepatan dalam berpikir dan merasakan berbeda antara individu yang satu dengan individu yang lain.

Image-Self Perspective atau efek dari membayangkan diri sendiri dalam posisi seseorang yang merupakan anggota suatu kelompok akan membuat hubungan positif antara *empathizer* dengan kelompok tersebut secara keseluruhan. Galinsky & Moskowitz menjelaskan ketika seseorang menempatkan dirinya pada kondisi orang lain yang merupakan anggota suatu kelompok "hal itu akan mengaktifkan konsep diri dan menerapkannya pada objek empati." Bila hal itu diaplikasikan kepada kondisi orang lain akan menurunkan stereotip dan evaluasi terhadap yang

⁸ Adam Smith, "*The Theory of Moral Sentiment 1st Edition*", (Sau paulo, 2005), hlm.

bersangkutan semakin positif, yang selanjutnya kondisi itu digeneralisasikan kepada anggota-anggota kelompok lainnya dalam kelompok itu.⁹ Artinya kondisi yang dirasakan oleh *empathizer* itu digeneralisasikan kepada kelompok tersebut secara keseluruhan (yang meliputi anggota dan kelompok itu sendiri).

b. *Imagine-other perspective*

Yaitu membayangkan apa yang orang lain pikirkan dan rasakan. Keadaan ini didasarkan pada imajinasi tentang “apa yang akan dikatakan dan dilakukan” oleh orang lain pada kondisi/keadaan tertentu. Selain itu juga berdasar pada pengetahuan *empathizer* tentang karakter, nilai-nilai (norma), dan keinginan orang lain.

c. *Emotion matching*

Emotion matching yaitu merasakan sebagaimana yang orang lain rasakan. Merasakan emosi yang sama sebagaimana yang dirasakan orang lain adalah definisi umum dari empati. *Emotion Matching* menimbulkan evaluasi yang lebih negatif terhadap orang-orang yang menyebabkan orang lain menderita dan menimbulkan evaluasi yang lebih positif terhadap korban (orang lain itu).

Lebih jauh Esses dan Dovidio menunjukkan bukti-bukti bahwa perasaan marah ketika melihat seseorang dari kelompok lain

⁹ Galinsky & Moskowitz, "The Effects of Perspective-Taking on Prejudice: The Moderating Role of Self-Evaluation", (Personality and Social Psychology Bulletin, 2000), hlm. 594.

diperlakukan secara diskriminatif dapat meningkatkan keinginan untuk menjalin hubungan dengan orang-orang dari kelompok itu. Selanjutnya menginterpretasikan perasaan marah tersebut sebagai bentuk protes terhadap ketidakadilan.¹⁰ Dari temuan-temuan itu membuktikan bahwa ketidakadilan yang diderita oleh orang lain tetap memunculkan empati bagi *perceiver* meskipun ia bukan bagian dari kelompok itu.

d. *Emphatic concern*

Menurut Batson *emphatic concern* yaitu kemampuan merasakan apa yang sedang orang lain butuhkan. *Emphatic Concern* mempengaruhi yang bersangkutan untuk meningkatkan kesejahteraan orang lain, lebih bersikap positif terhadap *out-group*, dan meningkatkan kesiapan untuk membantunya. Batson dkk. memformulasikan tiga tahapan model bagaimana *emphatic concern* dapat meningkatkan sikap terhadap kelompok yang terstigmatisasi.

1. Meningkatkan *emphatic concern* melalui penggambaran terhadap kebutuhan-kebutuhan kelompok yang terstigmatisasi atau perhatian empatik terhadap sebuah kelompok dilakukan dengan cara membayangkan hal-hal yang dibutuhkan oleh kelompok yang bersangkutan.

¹⁰ Esses dan Dovidio, "Stereotyping and Evaluation in Implicit Race Bias: Evidence for Independent Constructs and Unique Effects on Behavior", (Journal of Personality and Social Psychology Copyright 2006 by the American Psychological Association 2006.), Vol. 91, No. 4, 652–661

2. Kondisi tersebut dapat meningkatkan penilaian terhadap kesejahteraan kelompok yang bersangkutan.
3. Penilaian terhadap kesejahteraan kelompok yang bersangkutan digeneralisasi untuk memberikan penilaian terhadap kelompok tersebut secara keseluruhan, yang menghasilkan sika-sikap yang lebih positif terhadap kelompok itu.¹¹

Pada dasarnya efek dari keempat kondisi empati tersebut ditujukan kepada perseorangan bukan kepada kelompok misalnya seorang berempati pada seorang temannya atau berempati pada seorang yang belum dikenalnya.¹²

2. Tahapan *Perspective-taking*

Kemampuan *perspective-taking* pada diri seseorang berkembang hingga mencapai usia dewasa. Menurut Robert Selman dalam Rodrigues, terdapat enam tahap pengembangan *perspective-taking* pada anak, yaitu :

- a. *Undifferentiated perspective-taking* (usia 3-6 tahun). Pada usia ini anak-anak mengetahui bahwa antara dirinya dan orang lain memiliki perasaan dan pikiran yang berbeda, namun belum memiliki perasaan dan pikiran yang konsisten.

¹¹ C. Daniel Batson, "*Empathy-Induced Altruistic Motivation*" Draft of lecture/chapter for Inaugural Herzliya Symposium on "Prosocial Motives, Emotions, and Behavior," (University of Kansas, March 24-27, 2008), hlm.

¹² Dr. Taufik, M.Si, *ibid.*

- b. *Undifferentiated perspective-taking*, pada tahapan ini seseorang memiliki perspektif moral yang berbeda dengan perspektif moral pada umumnya untuk menilai sebuah subjek, karena individu masih dibingungkan antara perspektifnya dengan realita yang terjadi.
- c. *Social-information perspective-taking* (usia 5-9 tahun). Pada rentang ini anak-anak sudah memahami bahwa perbedaan pandangan bisa saja terjadi karena orang-orang memiliki akses untuk informasi yang berbeda.
- d. *Self-reflective perspective-taking* (usia 7-12 tahun). Pada usia ini anak-anak dapat melangkah ke dalam diri orang lain dan dapat memandang pikiran, perasaan, serta perilaku mereka sendiri dari perspektif orang lain.
- e. *Third-party perspective-taking* (usia 10-15 tahun). Pada tahap ini anak-anak dapat melangkah keluar dari situasi personal dan membayangkan bagaimana diri sendiri dan orang lain dipandang dari pandangan pihak ketiga (pihak yang netral).
- f. *Societal perspective-taking* (usia 14 tahun-dewasa). Individu-individu memahami bahwa *perspective-taking* pihak ketiga tidak dapat dipengaruhi oleh satu atau lebih nilai-sosial yang lebih besar.¹³

¹³ Joseph Anthony Rodriguez, "*The Adult Stages of Social Perspective-taking: Assessment with the Doctor-Patient Problem*", (A Thesis Presented to the Faculty of the Graduate School of Education of Harvard University in Partial Fulfillment of the Requirements for the Degree of Doctor of Education, 1992), hlm 9-17.

Tahapan-tahapan tersebut didasarkan pada empat domain psikologis dan hubungan sosial, yaitu: konsep-konsep individual (*individual concept*) yang berhubungan dengan *self*, persahabatan (*close friendships*), kelompok pertemanan (*peer group*) dan hubungan anak dengan orang tua (*parent child relations*).

Holmes dkk, mengutip dari Howlin, Baron-Cohen, & Hadwin, bahwa teori pikiran para peneliti telah menggariskan lima tahap pemahaman informasi mendasar yang harus dikuasai individu untuk belajar mengambil perspektif orang lain, yaitu :

1. Melakukan *perspective-taking* visual sederhana dan menyangkut fakta bahwa orang yang berbeda dapat melihat hal yang berbeda.
2. Menerapkan *perspective-taking* visual yang kompleks untuk mengetahui bahwa orang-orang dapat melihat hal yang sama secara berbeda.
3. Melakukan fitur visual, yaitu memainkan peran yang kurang menonjol dalam *perspective-taking*. Individu pada tingkat ini memahami prinsip bahwa 'melihat mengarah untuk mengetahui'.
4. Mencari pemahaman mendasar dengan mendapatkan informasi sehingga mampu menghasilkan keyakinan diri terhadap hal yang benar dan memprediksi tindakan atas dasar pengetahuan seseorang.
5. Memiliki pengetahuan mengenai *theory of mind*.¹⁴

¹⁴ Yvonne Barnes-Holmes, et.al., "*Perspective-Taking and Theory of Mind: A Relational Frame Account*" (National University of Ireland, Maynooth), hlm. 5-7.

3. Kelebihan dan kekurangan *Perspective-taking*

a. Kelebihan *Perspective-taking*

Perspective-taking secara psikologis dan sosial penting bagi keharmonisan interaksi antar individu. Menurut Wang dkk yang dikutip dari beberapa ahli terkait manfaat *perspective-taking* seperti pendapat Galinsky, Ku, & Wang bahwa *perspective-taking* diakui sebagai metode untuk meningkatkan hubungan antar kelompok; pendapat Batson dkk, bahwa *perspective-taking* secara konsisten menurunkan stereotip dan prasangka serta membantu kelancaran roda interaksi.¹⁵

Terkait manfaat *perspective-taking* Gehlbach dkk juga mengutip beberapa pendapat ahli, seperti pendapat Johnson bahwa *Social Perspective-taking* (SPT) mampu membina kerja sama; pendapat Hoffman bahwa *perspective-taking* mampu meningkatkan penalaran moral dan pengembangan; sementara Batson, Early, & Salvarani berpendapat bahwa *perspective-taking* mampu mendorong perilaku altruistik; Rokeach berpendapat bahwa *perspective-taking* mengurangi prasangka; sedangkan Deutsch berpendapat bahwa *perspective-taking* mempermudah pemecahan suatu masalah; US Department of the Army menyatakan bahwa *perspective-taking* pada tingkat praktis

¹⁵ Cynthia S. Wang, Gillian Ku, Kenneth Tai, Adam D. Galinsky, *Stupid Doctors and Smart Construction Workers: Perspective-taking Reduces Stereotyping of Both Negative and Positive Targets* (), hlm.

umumnya mengarah kepada kerjasama yang lebih baik dan kesadaran sosial dalam berbagai cara dalam menilai kebutuhan, perencanaan, pelaksanaan, pengawasan, dan komunikasi dengan orang lain; dan pendapat yang terakhir adalah menurut Ryan bahwa *perspective-taking* yang tepat (akurat) dapat menyebabkan kepercayaan, rasa hormat, dan hubungan yang baik pada orang lain.¹⁶

b. Kekurangan atau kelemahan *Perspective-taking*.

Gehlbach dkk mengutip dari Caruso, Epley, & Bazerman terlepas dari banyak manfaat dari *perspective-taking* ada beberapa potensi kekurangan dan potensi bias yang dapat menyebabkan rusaknya *perspective-taking* sosial. Kadang-kadang, *perspective-taking* diidentifikasi terkait dengan individu atau kelompok lain yang dapat menyebabkan individu dan kelompok lain tidak menyukai individu dan kelompok lainnya, yang berakibat pada konsekuensi sosial atau hal lainnya yang tidak diinginkan.¹⁷

Selain itu Gehlbach dkk mengutip dari beberapa ahli lainnya bahwa terdapat tiga bias yang dapat menyebabkan rusaknya atau lemahnya *Social Perspective-taking* (SPT), yaitu:

1. Kesalahan atribusi mendasar (*fundamental attribution error*)

Fundamental attribution error mengacu pada kecenderungan masyarakat untuk melebih-lebihkan peran

¹⁶ Gehlbach, *et.al.*, “*Social Perspective-taking*” (London, 2009) hlm. 2.

¹⁷ Gehlbach, *et.al.*, *ibid*

kepribadian atau karakteristik individu dan meremehkan peran konteks ketika menetapkan/menyalahkan kegagalan. Secara khusus seseorang cenderung menyalahkan individu lain untuk masalah-masalah individu daripada menghubungkan masalah ini ke karakteristik situasi. Namun, orang cenderung untuk menilai kegagalan mereka sendiri sebagai sebuah akibat dari situasi yang mereka alami. Peran konteks karena itu adalah signifikan komponen *perspective-taking*, karena seorang individu akan perlu mempertimbangkan semua faktor ketika hipotesa tentang perspektif orang lain. Akibatnya, tujuan dari pelatihan Program pada *perspective-taking* harus membuat trainee 'menyadari kecenderungan mereka untuk mengabaikan peran konteks dan menyalahkan orang lain terutama ketika berhadapan dengan "orang lain yang sangat berbeda".¹⁸

Menurut Sugiyono, kesalahan atribusi yang mendasar (*the fundamental attribution error*) Kesalahan atribusi yang mendasar ini diakibatkan kecenderungan untuk selalu memberi internal dalam melihat perilaku seseorang.¹⁹ Sedangkan menurut Nilam "*fundamental attribution error*" (kesalahan atribusi mendasar) yaitu kecenderungan bahwa penyebab perilaku

¹⁸ Gehlbach, *et.al.*, *ibid*, hlm. 3

¹⁹ Sugiyono, "*Atribusi*" (www.uny.ac.id)

seseorang lebih dianggap sebagai hasil dari aspek kepribadian orang itu dan bukan aspek situasional.²⁰

2. Realisme naif (*naïv realism*)

Realisme naif adalah kecenderungan untuk percaya bahwa seseorang melihat realitas objektif sedangkan pihak lain tidak. Bias ini sering terjadi dalam hubungannya dengan keinginan untuk mempertahankan rasa seseorang diri dan keyakinan yang rasional dan benar dalam perspektifnya.²¹

Sedangkan menurut Jannes, realisme naif beranggapan bahwa objek fisik bukan hanya mempunyai keberadaan sendiri lepas dari kegiatan pengindraan kita, tetapi ada pada dirinya sendiri, yaitu persis sama dengan objek fisik yang secara langsung saya alami melalui indrawi pada saat dan tempat tertentu. Maksudnya, warna, bau, rasa, bentuk, ukuran, dan sebagainya, dari benda tersebut pada dirinya memang sama persis dengan apa yang secara langsung ditangkap dengan indra saya.²²

Jannes juga mengutip dari Snijders bahwa dalam realisme naif keaktifan objek belum disadari, dan manusia dalam fase ini masih kurang kritis. Ia mirip dengan seorang

²⁰ MM. Nilam Widyarini, “Handout Psi Sosial II: PRASANGKA”, hlm. 8

²¹ Gehlbach, *et.al.*, *ibid.*

²² Jannes Alexander Uhi, “Pengembangan Epistemologi Realisme Melalui Prinsip Prinsip Kultural” (Universitas Gajah Mada), hlm. 9

anak yang menabrak kursi dan mengatakan, “kursi itu jahat”.
Jadi, kehadiran dan keaktifan objek belum disadari.²³

3. Bias konfirmasi (*confirmation bias*)

Bias konfirmasi adalah suatu kecenderungan bagi orang-orang untuk mencari bukti-bukti yang mendukung atau kepercayaannya serta mengabaikan bukti-bukti yang menyatakan sebaliknya. Kesalahan pemikiran ini menyebabkan penarikan kesimpulan yang salah dan merintangi pembelajaran yang efektif.²⁴ Menurut Hersh Shefrin *confirmation bias* yaitu suatu penyimpangan yang menyebabkan seseorang lebih suka mendengar pendapat orang yang sejalan dengan pemikirannya. Dimana seseorang seringkali hanya ingin mendengar apa yang mereka ingin dengar.²⁵

Dalam bias konfirmasi, individu cenderung untuk mencari dan memilih informasi yang menegaskan teori yang telah dikembangkan sebelumnya karena orang biasanya ingin membuktikan bahwa dirinya benar dan karena itu dapat mengabaikan informasi yang bertentangan dengan asumsi mereka.²⁶

²³ Jannes Alexander Uhi, *ibid*

²⁴ http://id.wikipedia.org/wiki/Bias_konfirmasi

²⁵ Hersh Shefrin, “*Behavioral Corporate Finance: Decision that Create Value*” (New York, 2007).

²⁶ Gehlbach, *et.al.*, *ibid*, hlm. 3-4.

4. Proses terjadinya *perspective-taking*

Gehlbach dkk mengutip dari beberapa ahli bahwa dalam proses terjadinya *perspective-taking*, individu terlebih dahulu harus memahami dirinya sendiri. Ada dua cara yang harus dilakukan:

1. Memahami diri sendiri melalui lensa pengalaman pribadi.

Individu merupakan awal terjadinya proses *perspective-taking*, hal tersebut berlangsung ketika individu merasakan apa yang dirasakan oleh dirinya sendiri dan apa yang dirasakan orang lain. Sebagaimana yang dikutip Gehlbach dkk dari Decety & Grèzes, bahwa perspektif seseorang muncul karena sering terjadinya kelalaian atau kesalahan ketika berhubungan dengan orang lain. Kita melihat orang lain mirip dengan diri kita pada berbagai dimensi dan akibatnya menganggap mereka bertindak seperti halnya kita bertindak dan berperilaku, mengetahui apa yang kita ketahui, dan merasakan apa yang kita rasakan. Hal ini didasarkan pada mekanisme representasi bersama antara diri pribadi dan orang lain. Ketika seseorang memiliki kesadaran diri yang kuat, individu dapat menggunakannya untuk membayangkan pikiran dan perasaan orang lain namun tetap mempertahankan atau mengontrol dirinya; dan Batson beranggapan apabila seseorang merasa empati untuk diri mereka sendiri, maka mereka memiliki kapasitas untuk merasa empati terhadap orang lain.²⁷

²⁷ Gehlbach, *et.al.*, *ibid*, hlm. 4-5.

2. Memahami diri sendiri melalui lensa perspektif atau sudut pandang orang lain.

Orang-orang mencari tahu siapa mereka melalui interaksi sosial yang luas, pertama dengan keluarga mereka dan kemudian dengan orang lain. Individu memeriksa rasa siapa mereka dengan membandingkan identitas mereka dengan umpan balik mereka terima dari orang-orang yang mengenal mereka. Ketika seseorang bergantung terlalu banyak pada nilai-nilai sendiri, keyakinan, dan sikap, ia sering membuat kesalahan *perspective-taking* karena orang lain tidak akan memiliki ciri-ciri kepribadian yang sama, sejarah pribadi, atau pandangan hidup, terutama orang lain dari konteks lintas-budaya yang berbeda.²⁸

2. Pengendara Motor

Pengendara motor atau pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor atau orang yang secara langsung mengawasi calon pengemudi yang sedang belajar mengemudikan kendaraan bermotor.²⁹ Menurut Dini, pengemudi yang baik merupakan orang yang sudah mengembangkan kemampuan dasar mengemudi, kebiasaan mengemudi, kondisi yang tepat, dan penilaian suara yang baik serta sehat mental dan jasmani. Sebuah sikap tanggung jawab dan kehati-

²⁸ Gehlbach, *et.al.*, *ibid*, hlm. 5.

²⁹ Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 44 Tahun 1993 Tentang Kendaraan dan Pengemudi Presiden Republik Indonesia. Hlm. 2

hatian merupakan hal yang paling penting. Sikap kehati-hatian pengemudi akan melakukan hal yang tepat atau mengambil tindakan pencegahan yang aman dan tepat. Batas keselamatan harus dijaga dan pemberian kelonggaran dibuat untuk menghindari kecelakaan. Kecelakaan banyak terjadi pada umur 15 hingga 24 tahun dibanding yang lain. Pengemudi yang paling aman adalah orang berumur 65 hingga 74 tahun.³⁰

3. Pejalan Kaki

Pejalan kaki (*pedestrian*) adalah pengguna jalur pejalan kaki, baik dengan maupun tanpa alat bantu.³¹ Pejalan kaki adalah istilah dalam transportasi yang digunakan untuk menjelaskan orang yang berjalan di lintasan pejalan kaki baik dipinggir jalan, trotoar, lintasan khusus bagi pejalan kaki ataupun menyeberang jalan. Untuk melindungi pejalan kaki dalam berlalu-lintas, pejalan kaki wajib berjalan pada bagian jalan dan menyeberang pada tempat penyeberangan yang telah disediakan bagi pejalan kaki.³²

B. Kronologi dan Kerangka Berfikir

Uma Sekaran dalam bukunya *Business Research* (dalam Sugiyono) mengemukakan bahwa, kerangka berpikir merupakan model konseptual

³⁰ Dini Anggraini, "Studi Tentang Perilaku Pengendara Kendaraan Bermotor di Kota Samarinda The Study on The Behavior of Motorists in Samarinda", (Samarinda, 2013), hlm. 14-15

³¹ Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan

³² Wikipedia, "Pejalan kaki" Id.wikipedia.org/wiki/Pejalan_kaki.

tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting.³³

Kerangka berpikir dalam penelitian ini diambil berdasarkan besarnya angka kecelakaan lalu-lintas pada pengendara sepeda motor dan pejalan kaki. Hal itu disebabkan oleh dua faktor, faktor yang pertama adalah karena terjadinya pelanggaran lalu-lintas dan faktor yang kedua adalah disebabkan oleh belum memadainya sarana dan prasarana jalan, yaitu belum tersedianya trotoar untuk pejalan kaki. Dua hal tersebut akan berdampak terhadap keadaan emosi atau perasaan pejalan kaki dan pengendara motor, seperti mengalami frustrasi dan melakukan tindakan agresi. Tidak bisa dipungkiri bahwa pengendara motor dan pejalan kaki tentunya pernah berada dalam posisi yang berkebalikan yaitu, pengendara motor berperan sebagai pejalan kaki dan pejalan kaki berperan sebagai pengendara motor. Sehingga peristiwa tersebut mampu memunculkan *perspective-taking* antara keduanya. Dalam prosesnya, *perspective-taking* dipengaruhi oleh tiga hal yang menyebabkan rusaknya *perspective-taking* (terjadinya bias *perspective-taking*) yang disebabkan oleh : (1) kesalahan atribusi mendasar (*fundamental attribution error*), yaitu apabila seseorang mengalami keberhasilan, ia cenderung mengatribusikan keberhasilan itu pada ciri-ciri keperibadian dirinya (internal), sedangkan apabila ia mengalami kegagalan maka atribusi ditimpakan pada keadaan lingkungan, situasi atau perilaku orang lain (eksternal); (2) bias konfirmasi (*confirmation bias*) yaitu individu cenderung untuk mencari dan memilih

³³ Prof. Dr. Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*, (Bandung, 2012), hlm. 60.

informasi yang menegaskan teori yang telah dikembangkan sebelumnya karena orang biasanya ingin membuktikan bahwa dirinya benar sehingga cenderung mengabaikan informasi yang bertentangan dengan asumsi mereka dan; (3) realisme naif (*naiv realism*) ialah kecenderungan untuk percaya bahwa seseorang melihat realitas objektif sedangkan pihak lain tidak.

Jadi kerangka berpikir dalam penelitian ini adalah jika *perspective-taking* individu berperan pada posisi sebagai pengendara motor terhadap pejalan kaki mengalami bias dalam proses *perspective-taking* maka pengendara sepeda motor cenderung memiliki egosentris yang tinggi dan tidak mengindahkan hak-hak pengguna jalan lainnya, begitu pula sebaliknya dengan individu berperan sebagai pejalan kaki.

C. *Perspective-taking* dalam Kajian Islam

Manusia merupakan makhluk sosial, sehingga selalu membutuhkan orang lain untuk melakukan aktivitas sehari-hari. Namun tak jarang pula perselisihan antar manusia terjadi. Hal tersebut timbul karena kurangnya komunikasi yang berakibat pada munculnya prasangka-prasangka dalam diri seseorang terhadap orang lain. Keadaan tersebut tentunya dapat diminimalisir dengan menerapkan *perspective taking* dalam kehidupan sehari-hari. Karena ketika seseorang mampu memposisikan dirinya pada situasi yang dialami orang lain, maka dapat meningkatkan toleransi terhadap kondisi atau situasi yang dialami orang lain. Allah SWT berfirman dalam Al-Quran surat Al-Hujuraat ayat 11:

يَتَأْتِيهَا الَّذِينَ ءَامَنُوا لَا يَسْخَرُونَ قَوْمٍ مِّن قَوْمٍ عَسَىٰ أَن يَكُونُوا خَيْرًا مِّنْهُمْ وَلَا نِسَاءً
 مِّن نِّسَاءٍ عَسَىٰ أَن يَكُنَّ خَيْرًا مِّنْهُنَّ وَلَا تَلْمِزُوا أَنفُسَكُمْ وَلَا تَنَابَزُوا بِاللِّقَابِ
 بئسَ الْأَسْمَاءُ الْفُسُوقُ بَعْدَ الْإِيمَانِ وَمَن لَّمْ يَتُبْ فَأُولَٰئِكَ هُمُ الظَّالِمُونَ ﴿١١﴾

“Hai orang-orang yang beriman janganlah suatu kaum mengolok-olok kaum yang lain (karena) boleh jadi mereka (yang diolok-olok) lebih baik dari mereka (yang mengolok-olok) dan jangan pula wanita-wanita (mengolok-olok) wanita-wanita lain (karena) boleh jadi wanita-wanita (yang diperolok-olokkan) lebih baik dari wanita (yang mengolok-olok) dan janganlah kamu mencela dirimu sendiri dan janganlah kamu panggil memanggil dengan gelar-gelar yang buruk. Seburuk-buruk panggilan ialah (panggilan) yang buruk sesudah iman dan barang siapa yang tidak bertobat, maka mereka itulah orang-orang yang lalim”.

Pada surat Al-Hujuraat ayat 11 menjelaskan bahwa manusia tidak diperkenankan untuk saling mengolok atau mencela orang lain, karena prasangka manusia seringkali salah dalam menilai. Dalam ayat tersebut individu diwajibkan untuk bisa melakukan *perspective-taking* yang baik terhadap orang lain, karena apabila individu mampu memposisikan dirinya pada kondisi orang lain yang diolok-olok maka individu itu akan mampu membayangkan dan merasakan situasi atau kondisi yang dialami oleh orang yang diolok-olok. Karena bisa jadi hal tersebut juga akan terjadi pada dirinya.

Allah SWT mewajibkan umat muslim untuk menunaikan yang *ma'ruf* dan menjauhi yang *munkar* salah satunya ialah tidak diperbolehkan untuk mengolok-olok orang lain dengan kata-kata kotor atau dengan gelar-gelar yang tidak sukainya, sedangkan hal-hal yang dianjurkan salah satunya ialah saling menghormati dan menghargai serta menumbuhkan rasa toleransi terhadap sesama. Hal semacam ini harus diterapkan juga dalam kehidupan

sosial saat saling berinteraksi dengan orang lain, baik saat berposisi sebagai pejalan kaki ataupun sebagai pengendara motor. Agar masalah-masalah yang mampu menimbulkan konflik seperti kemacetan, kecelakaan, fenomena berkendara *ugal-ugalan* baik dalam masyarakat secara umum ataupun dalam rana masyarakat kampus mampu diminimalisir.

1. Tabel Analisis Komponen Teks Islam Tentang *Perspective-taking*

No	Komponen	Kategori	Deskripsi
1	Aktor	Individu	م قَوْمِ نِسَاء
		Partner	الَّذِينَ
		Komunitas	هُمْ كُم
2	Aktivitas	Verbal	يَسْخَرُونَ
		Non Verbal	تَلْمِزُوا تَنَابَرُوا
3	Proses	Kognitif	خَيْرًا
		Afektif	
		Psikomotorik	
4	Bentuk	Kompetensi	خَيْرًا يَسْخَرُونَ تَلْمِزُوا تَنَابَرُوا
		Ability	
5	Aspek	Spesifik	ألقاب
		Umum	
6	Faktor	Internal Eksternal	قَوْمِ نِسَاء
7	Audiens	Individu	قَوْمِ نِسَاء
		Partner Komunitas	هُمْ كُم
8	Tujuan	Direct	ظَالِمُونَ
		Indirect	
9	Standart	Agama	الله
10	Efek	Negatif	ظَالِمُونَ

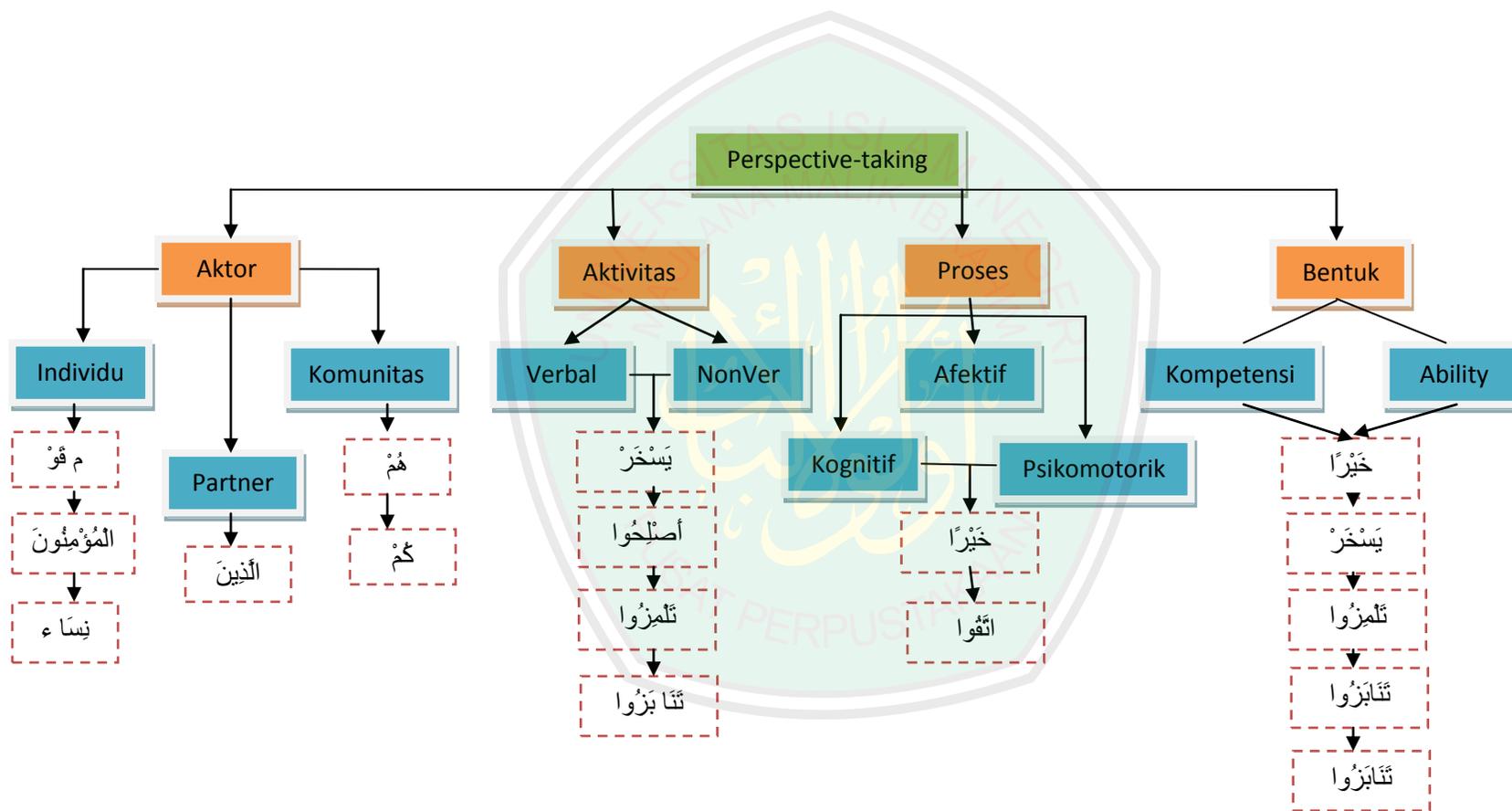
2. Intervensi Teks Islam Tentang *Perspective-taking*

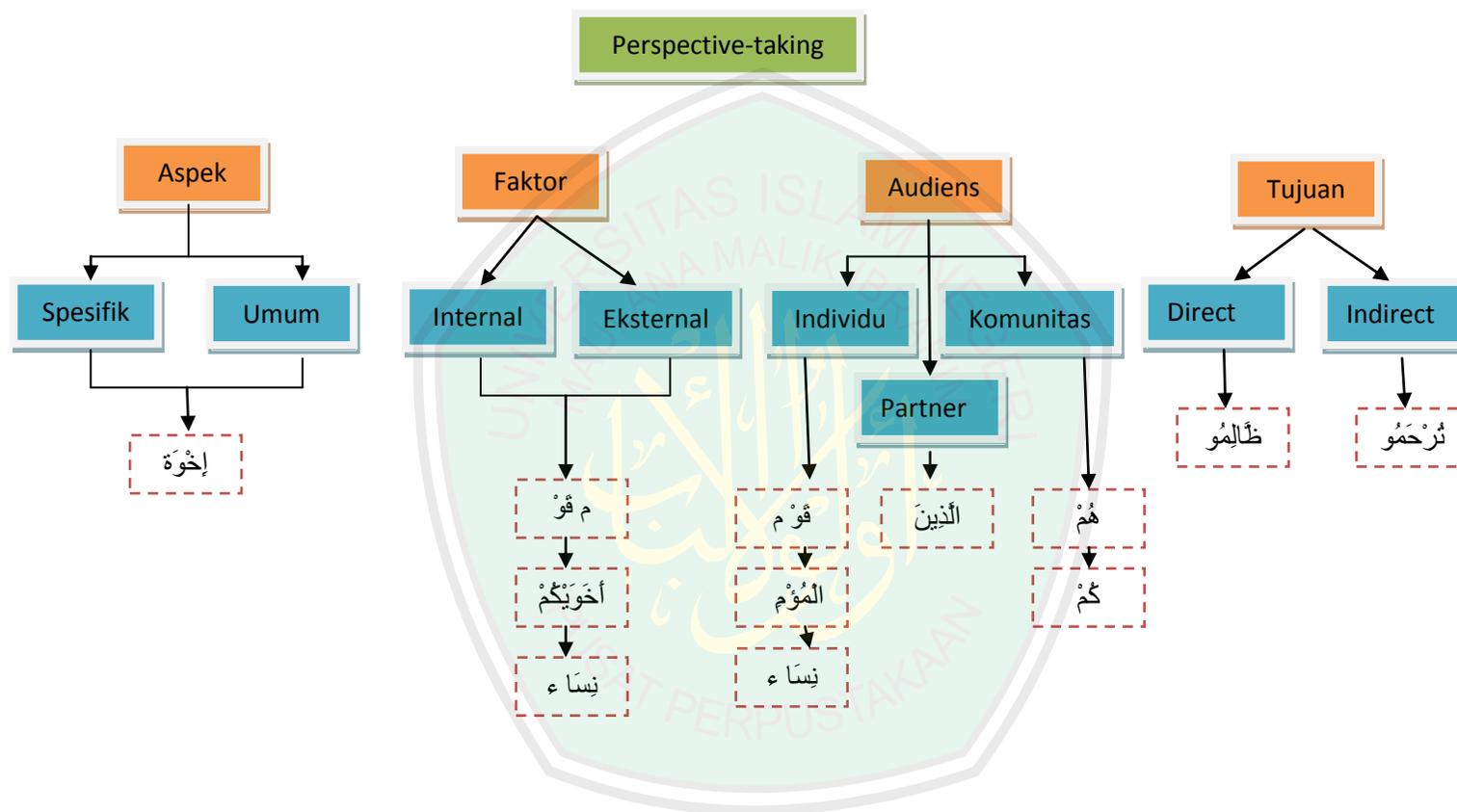
No	Komponen	Kategori	Teks	Makna	Substansi Psikologis	Sumber	Jumlah
1	Aktor	Individu	م قَوْ	Kaum	Komunitas Masa	49:11	1
			الْمُؤْمِنُونَ	Orang-orang Mukmin	Komunitas Masa	:62, 21,3:28,196, 4:88, 162, 139, 94,14, 82, 54,6 95,141, 6:52, :61, 79, 107, 8:49, 65, 11:24,13:36, 1:27, 18:32, 02 :9, 382:, 4, 24:62, 47	34
			ء نِسَا	Wanita	Komunitas Masa	49:11	1
		Partner	الَّذِينَ	Orang-orang yang	Komunitas Masa	49:11	1
		Komunitas	هُمْ	Mereka	Komunitas Masa	:4429,79,135, 17:7, 10:108, 24:61, 30:28, 38:3, 49:11	10
			كُمْ	Kamu semua	Komunitas Masa	2:54, ,79,135, 17:7, 10:108, 24:61, 30:28, 38:39, 49:11	10
2	Aktivitas	Verbal Non verbal	يَسْتَحِرُّ	Mengolok-olok	Individu	49:11	1
			أَصْلِحُوا	Damaikanlah	Individu	9:1	1
			وَاتْلَمِزْ	Kamu mencela	Komunitas Masa	49:11	1
			تَنَابَزُوا	Memanggil dengan gelar yang	Individu	49:11	1

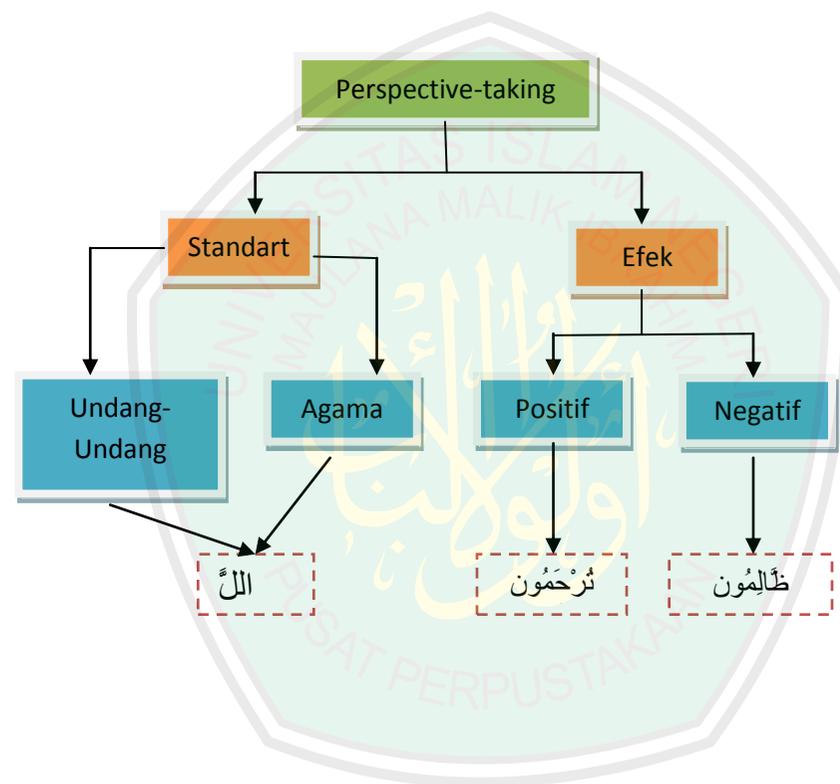
				buruk			
3	Proses	Kognitif Afektif Psikomotorik	خَيْرًا	Kebaikan	Individu	49:11	1
			أَتَقُوا	Takut	Individu	49:11	1
4	Bentuk	Kompetensi Ability	خَيْرٍ	Kebaikan	Individu	49:11	1
			يَسْخَرُ	Mengolok	Individu	491	1
			تَلْمِزُوا	Kamu mencela	Komunitas Masa	49:11	1
			تَنَابَزُوا	Memanggil dengan gelar yang buruk	Individu	4911	1
			أَصْلِحْ	Damaikanlah	Individu	911	1
5	Aspek	Spesifik Umum	إِخْوَةٌ	Bersaudara	Individu	49:1	1
6	Faktor	Internal	قَوْمٍ	Kaum	Komunitas Masa	49:11	1
			أَخَوَانِكُمْ	Saudaramu	Individu	2:84, 85, 115, 220 4:23, 9:11, 12:5, 59, 69, 23, 20:40, 42, 24:61, 28:35, 33:5, 6, 49:10	18
		Eksternal	نِسَاءً	Wanita-wanita	Komunitas Masa	4:11	1
7	Audiens	Individu	م قَوْمٍ	Kaum	Komunitas Masa	4:11	1
			الْمُؤْمِنُونَ	Orang-orang mukmin	Komunitas Masa	2:62, 21, 3:28, 196, 4:88, 162, 139, 94, 144, 5:8, 54, 69,, 95, 141, 6:52, :61, 79, 107, 8:49, 6, 12, 41:36, 1:27, 18:2, 02, 22, 19, 38 23:1, 34, 24:62, 47	34

			ء نسا	Wanita	Komunitas Masa	49:11	1
		Patner	الذین	Orang-orang yang	Komunitas Masa	49:11	1
		Komunitas	هم	Mereka	Komunitas Masa	2:4, 4:9,79,135, 17:7, 10:108, 24:61, 3:8, 839, 49:11	10
			کم	Kamu semua	Komunitas Masa	254, 4:2979,13, 17:7, 0:08, 2:,30:28, 38:39, 49:11	10
8	Tujuan	Direct	ظالمون	Orang yang tersesat		2:165, 42:45, 11:116, 34:31, 49:11, 39:4, 29:6	7
		Indirect	ترحمون	Orang yang mendapat rahmat		49:1	1
9	Standar	Undang-undang Agama	الله	Allah	Individu	-	-
10	Efek	Negatif	ظالمون	Orang yang tersesat	Komunitas Masa	2:165, 42:45, 11:116, 34:31, 49:11, 39:42, 29:46	7
		Positif	ترحمون	Orang yang mendapat rahmad	Komunitas Masa	49:11	1

3. Mind Map Teks Islam Tentang *Perspective-taking*







4. Analisis Secara Umum

Perspective-taking dalam perspektif islam adalah suatu perilaku orang mu'min maupun non mu'min yang mampu menempatkan diri pada situasi atau kondisi yang dialami orang lain. Sebagai contoh dalam surat Al-Hujuraat ayat 11 ini dikemukakan seorang mu'min atau non mu'min secara sengaja maupun tidak sengaja mempunyai niat, atau melakukan kejahatan dengan tujuan untuk (يَسْخَرُ) mengolok-olok, (تَلْمِزُوا) kamu mencela, dan memanggil dengan gelar yang buruk (تَتَّابِرُوا). Terhadap orang (الْمُؤْمِنُونَ) mu'min yang lain, yang akan menimbulkan efek negatif pada orang mu'min itu sendiri maupun pada orang mu'min yang lainnya yaitu (ظَالِمُونَ) orang-orang yang tersesat. Dalam ayat ini Allah SWT menghimbau para actor dalam ayat ini untuk tidak melakukan hal yang telah dijelaskan diatas, karena bisa jadi aktor diolok-olok, (يَسْخَرُ) dicela, (تَلْمِزُوا) dan dipanggil dengan nama atau gelar buruk (تَتَّابِرُوا) tersebut lebih baik dari aktor yang memperolok-olokkan tersebut.

5. Analisis Secara Partikular

Aktor dalam teks islam mengenai *perspective-taking* adalah seorang (الْمُؤْمِنُونَ) mu'min terhadap (الْمُؤْمِنُونَ) mu'min yang lain, sedangkan dalam aktivitas ini bisa secara verbal (يَسْخَرُ) mengolok-olok dan non verbal (تَلْمِزُوا) kamu mencela, Prosesnya bisa dari kognitif, afektif, dan psikomotorik (اتَّقُوا) rasa takut, bentuknya kompetensi dan ability memanggil dengan gelar yang buruk (تَتَّابِرُوا). faktor dalam teks islam

mengenai *perspective-taking* ini internal (أَخَوَيْكُمْ) saudaramu dan eksternal (ء نِسَا) para wanita, Audiennya adalah orang (المُؤْمِنُونَ) mu'min dengan (المُؤْمِنُونَ) mu'min lainnya, dengan tujuan (تَلْمِزُوا) kamu mencelanya, yang akan menimbulkan efek negatif (ظَالِمُونَ) orang yang tersesat. Allah SWT menekankan kepada setiap mu'min atau non mu'min yang menjadi aktor dalam surat ini agar tidak melakukan perilaku tersebut, karena itu merupakan perilaku yang sesat, sehingga berdampak positif bagi aktor lainnya. Selain itu juga, apabila aktor tersebut mampu melakukan *perspective-taking* pada kasus ini, niscaya tidak akan terjadi perilaku sesat tersebut, dikarenakan sang aktor mampu membayangkan, merasakan, dan memahami jika perilaku tersebut dilakukan oleh aktor lain terhadap dirinya. Kemampuan aktor untuk menempatkan diri pada posisi dan kondisi atau situasi yang dialami orang lain itulah yang menyebabkan saling olok-mengolok dan sebagainya itu bisa diminimalisir.

D. Hipotesis

Hipotesis adalah suatu jawaban yang bersifat sementara terhadap permasalahan penelitian, sampai terbukti melalui data yang terkumpul.³⁴

Berdasarkan uraian di atas, maka hipotesis dari penelitian ini adalah :

Ha1 : Ada perbedaan *perspective-taking* mahasiswa saat berperan sebagai pejalan kaki terhadap pengendara motor.

Ha2 : Ada perbedaan *perspective-taking* mahasiswa saat berperan sebagai pengendara motor terhadap pejalan kaki.

³⁴ Arikunto, Suharsimi, "*Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*", (Jakarta, 2006), hlm 71.

Ho1 : Tidak ada perbedaan *perspective-taking* mahasiswa saat berperan sebagai pejalan kaki terhadap pengendara motor.

Ho2 : Tidak ada perbedaan *perspective-taking* mahasiswa saat berperan sebagai pengendara motor terhadap pejalan kaki.



BAB III

PROSEDUR PENELITIAN

A. Metode Penelitian

Penelitian merupakan rangkaian kegiatan ilmiah dalam rangka pemecahan suatu permasalahan. Hasil penelitian tidak pernah dimaksudkan sebagai suatu pemecahan langsung bagi permasalahan yang dihadapi, karena penelitian merupakan bagian dari usaha pemecahan masalah yang lebih besar. Fungsi penelitian adalah mencari penjelasan dan jawaban terhadap permasalahan serta memberikan alternatif bagi kemungkinan yang dapat digunakan untuk pemecahan masalah.¹

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian kuantitatif yang bersifat deskriptif. Menurut Nazir, metode deskriptif adalah suatu metode dalam meneliti status sekelompok manusia, suatu obyek, satu set kondisi, suatu sistem pemikiran, ataupun suatu kelas peristiwa pada masa sekarang. Tujuan dari penelitian deskriptif ini adalah untuk membuat deskripsi, gambaran atau lukisan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat serta hubungan antar fenomena yang diselidiki.²

Menurut Whitney, dalam Nazir menjelaskan bahwa metode deskriptif adalah pencarian fakta dengan interpretasi yang tepat. Penelitian deskriptif mempelajari masalah-masalah dalam masyarakat, serta tata cara yang berlaku

¹ Syaifuddin Azwar, *Reliabilitas dan Validitas*, (Yogyakarta, 1991), hlm. 1.

² Moh. Nazir, Ph.D, *Metode Penelitian* (Bogor, 2009), hlm. 54.

dalam masyarakat serta situasi-situasi tertentu, termasuk tentang hubungan, kegiatan-kegiatan, sikap-sikap, pandangan-pandangan, serta proses-proses yang sedang berlangsung dan pengaruh-pengaruh dari suatu fenomena.³

B. Populasi dan Sampel

1. Populasi

Menurut Arikunto populasi adalah keseluruhan subyek dalam penelitian sosial.⁴ Azwar mendefinisikan populasi sebagai kelompok subyek yang hendak dikenai generalisasi hasil penelitian. Sebagai suatu populasi, kelompok subyek ini harus memiliki ciri-ciri atau karakteristik-karakteristik bersama yang membedakannya dari kelompok akan tetapi dapat terdiri dari karakteristik-karakteristik individu.⁵

Populasi diartikan sebagai wilayah generalisasi yang terdiri atas: obyek. Subyek yang mempunyai kapasitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya.⁶ Adapun populasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah mahasiswa jurusan Psikologi UIN MALIKI Malang semester 6 (angkatan 2013) yang keseluruhan berjumlah 198 orang. Semester 6 diambil sebagai populasi penelitian karena semester 6 merupakan mahasiswa/mahasiswi yang telah lama belajar di UIN Malang sehingga

³ Moh. Nazir, Ph.D, *ibid*, hlm 54-55.

⁴ Arikunto. S., "*Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktik*". Edisi Revisi VI, (Jakarta, 2006), hlm 103.

⁵ Syaifuddin Azwar, "*Metode Penelitian*", (Yogyakarta, 1998), hlm. 77.

⁶ Prof. Dr. Sugiyono, "*Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*" (Bandung, 2012), hlm. 215

lebih mengerti situasi dan kondisi yang terjadi di dalam kampus, selain itu semester 6 juga merupakan mahasiswa yang sudah diperbolehkan membawa kendaraan pribadi ke dalam kampus. Populasi yang digunakan dalam penelitian adalah dengan kriteria mahasiswa yang kesehariannya mengendarai sepeda motor dan juga sebagai pejalan kaki. Sehingga dari 198 mahasiswa diketahui terdapat 102 mahasiswa yang sesuai kriteria tersebut (berkendara dan berjalan kaki).

2. Sampel

Sampel adalah sebagian dari populasi. Karena sampel merupakan bagian dari populasi, tentulah sampel harus memiliki ciri-ciri yang dimiliki oleh populasinya. Menurut Arikunto apabila subyek penelitian kurang dari 100, lebih baik diambil semua sehingga penelitiannya merupakan penelitian populasi. Tetapi jika jumlah subyeknya besar, dapat diambil antara 10-15% atau 20-25% atau lebih.⁷

Dalam penelitian ini sampel yang diambil adalah mahasiswa jurusan Psikologi UIN MALIKI Malang angkatan 2012 yang berjumlah 50 orang. Pengambilan jumlah sampel diambil 48,5% dari jumlah populasi yang ada. Teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini menggunakan teknik *simple random sampling*, yaitu proses pengambilan sampel dari populasi secara acak berdasarkan frekuensi probabilitas semua anggota populasi.

⁷ Arikunto, *ibid*, hlm. 134.

C. Definisi Operasional

1. *Perspective-taking*

Perspective-taking yaitu aktivitas membayangkan bagaimana seseorang berpikir dan merasakan apabila ia berada pada kondisi atau posisi orang lain (*Imagine-self perspective*), membayangkan apa yang orang lain pikirkan dan rasakan (*Imagine-other perspective*), mampu merasakan sebagaimana yang orang lain rasakan (*Emotion matching*) dan mampu merasakan apa yang sedang orang lain butuhkan (*Empatic concern*).⁸

2. Pengendara sepeda motor

Pengendara sepeda motor adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor atau orang yang secara langsung mengawasi calon pengemudi yang sedang belajar mengemudikan kendaraan bermotor.⁹

3. Pejalan kaki

Pejalan kaki adalah istilah dalam transportasi yang digunakan untuk menjelaskan orang yang berjalan di lintasan pejalan kaki baik dipinggir jalan, trotoar, lintasan khusus bagi pejalan kaki ataupun menyeberang jalan. Untuk melindungi pejalan kaki dalam berlalu-lintas, pejalan kaki wajib berjalan pada bagian jalan dan menyeberang pada tempat penyeberangan yang telah disediakan bagi pejalan kaki.¹⁰

⁸ Dr. Taufik, M.Si, *ibid*.

⁹Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 44 Tahun 1993 Tentang Kendaraan dan Pengemudi Presiden Republik Indonesia. Hlm. 2

¹⁰ Id.wikipedia.org/wiki/Pejalan_kaki.

Pedestrian/pejalan kaki adalah pengguna jalur pejalan kaki, baik dengan maupun tanpa alat bantu.¹¹

D. Instrumen Penelitian

Instrumen yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan skala *perspective taking* dengan menggunakan format likert. Yaitu format skala sikap yang berisi pernyataan-pernyataan mengenai obyek sikap (*attitude statement*) dengan alternatif jawaban yaitu Sangat Setuju (SS), Setuju (S), Tidak Setuju (TS) dan Sangat Tidak Setuju (STS).¹² Akan tetapi dalam penelitian ini menghilangkan jawaban Ragu-ragu (R), dengan alasan yaitu:

1. Kategori ragu-ragu mempunyai arti ganda, bisa diartikan dapat memutuskan atau memberikan jawaban (menurut konsep alinya bisa diartikan netral setuju atau bahkan ragu-ragu).
2. Tersedianya jawaban tengah menimbulkan kecenderungan jawaban ketengah (*central of tendency affect*) terutama bagi mereka yang ragu-ragu atas arah jawaban kearah setuju atau kearah tidak setuju.
3. Maksud kategorisasi jawaban SS, S, TS, STS adalah untuk melihat kecenderungan pendapat responden kearah setuju atau kearah tidak setuju.

Tabel. 1
Skor Skala Likert

Jawaban	Skor Favourable	Skor Unfavourable
Sangat setuju	4	1
Setuju	3	2

¹¹ Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan

¹² Saifuddin Azwar, "*Sikap Manusia :Teori dan Pengukurannya*", (Yogyakarta, 2007), hlm. 97.

Tidak setuju	2	3
Sangat tidak setuju	1	4

Pertanyaan *favourable* merupakan pertanyaan yang berisi hal-hal yang positif atau mendukung terhadap sikap obyek. Pernyataan *unfavourable* merupakan pernyataan yang berisi hal-hal yang negatif yakni tidak mendukung atau kontra terhadap obyek sikap yang hendak diungkap¹³.

Indikator skala dalam penelitian ini menggunakan empat formulasi yang dibuat oleh Batson & Ahmad yang dikutip oleh Taufik bahwa empat formulasi tersebut adalah:

- a. *Imagine-self perspective* yaitu aktivitas membayangkan bagaimana seseorang berpikir dan merasakan apabila ia berada pada kondisi atau posisi orang lain.
- b. *Imagine-other perspective* yaitu aktivitas membayangkan apa yang orang lain pikirkan dan rasakan.
- c. *Emotion matching* yaitu kemampuan merasakan sebagaimana yang orang lain rasakan.
- d. *Empatic concern* yaitu kemampuan merasakan apa yang sedang orang lain butuhkan.¹⁴

¹³ Saifuddin Azwar, "*Metode penelitian*", (Yogyakarta, 2004), hlm. 107

¹⁴ Dr. Taufik, M.Si, *Ibid*, hlm. 77-80.

Adapun *blue print* dari skala *perspective-taking* dapat dilihat dari table berikut:

Tabel. 2
Blue print Skala Perspective-taking

No	Apek	Aitem		Total
		Fafourable	Unfafourable	
1	<i>Imagine-self Perspective.</i> (Mebayangkan bagaimana seseorang berpikir dan merasakan kondisi orang lain)	1, 5, 9	14, 17, 21	6
2	<i>Imagine-other perspective.</i> (Membayangkan apa yang orang lain pikirkan dan rasakan).	4, 8, 12	15, 19, 23	6
3	<i>Emotional Matching</i> (Merasakan sebagaimana yang orang lain rasakan)	13, 20, 24	2, 6, 10	6
4	<i>Empatic Concern</i> (Merasakan apa yang dibutuhkan orang lain)	16, 18, 22	3, 7, 11	6
Total				24

E. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data adalah cara yang digunakan oleh peneliti dalam mengumpulkan data penelitiannya. Adapun metode yang digunakan itu bermacam-macam, seperti metode observasi, wawancara, tes, dan dokumentasi.¹⁵ Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan menyebarkan angket (*questionnaire*) kepada 50 mahasiswa dan menggunakan teknik dokumentasi. Teknik dokumentasi dokumentasi dalam penelitian ini yaitu menggunakan foto-foto mengenai fenomena dan perilaku

¹⁵ Arikunto, *ibid*, hlm. 136.

berlalu-lintas pejalan kaki dan pengendara motor yang sering terjadi dalam lingkungan kampus UIN MALIKI Malang, seperti pengendara motor yang melawan arus, parkir tidak teratur, pejalan kaki yang berjalan bergerombol, tidak menggunakan helm, melanggar batas kecepatan dan lain sebagainya.

Kuesioner (*questionnaire*) merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawabnya. Kuesioner merupakan teknik pengumpulan data yang efisien bila peneliti tahu dengan pasti variabel yang akan diukur dan tahu apa yang bisa diharapkan dari responden. Selain itu, kuesioner juga cocok digunakan bila jumlah responden cukup besar dan tersebar di wilayah yang luas. Kuesioner dapat berupa pertanyaan/pernyataan tertutup atau terbuka, dapat diberikan kepada responden secara langsung atau dikirim melalui pos, atau internet.¹⁶

Kuesioner merupakan suatu bentuk instrumen pengumpulan data yang sangat fleksibel dan relatif mudah digunakan. Data yang diperoleh lewat penggunaan kuesioner adalah data yang kita kategorikan sebagai data faktual.¹⁷ Kuesioner adalah sejumlah pertanyaan tertulis yang digunakan untuk memperoleh informasi dari responden dalam arti laporan tentang pribadinya, atau hal-hal yang ia ketahui. Setiap teknik pengumpulan data memiliki kelebihan dan kekurangan.

¹⁶ Sugiyono, *ibid*, hlm. 142.

¹⁷ Azwar, *ibid*, hlm. 101.

Kelebihan menggunakan kuesioner adalah: (1) tidak memerlukan hadirnya peneliti; (2) dapat dibagikan secara serentak kepada banyak responden; (3) dapat dijawab oleh responden menurut kecepatannya masing-masing dan menurut waktu senggang responden; (4) dapat dibuat anonim sehingga responden bebas, jujur dan tidak malu-malu menjawab dan; (5) dapat dibuat terstandar sehingga bagi semua responden dapat diberi pertanyaan yang benar-benar sama.

Sedangkan kelemahan atau kekurangan teknik kuesioner adalah: (1) responden sering tidak teliti menjawab; (2) sering sukar dicari validitasnya; (3) walaupun dibuat anonim, kadang-kadang terlambat bahkan sering tidak kembali.¹⁸

F. Validitas dan Reliabilitas.

1. Validitas Alat Ukur

Validitas berasal dari kata *validity* yang mempunyai arti sejauh mana ketepatan dan kecermatan suatu alat ukur dalam melakukan fungsi ukurnya.¹⁹ Suatu tes dapat dikatakan mempunyai validitas yang tinggi apabila alat tersebut menjalankan fungsi ukur, atau memberikan hasil ukur yang sesuai dengan tujuan dilakukannya pengukuran tersebut, namun jika tes tersebut menghasilkan data yang tidak relevan dengan tujuan pengukuran dapat dikatakan sebagai tes yang memiliki validitas rendah.²⁰

¹⁸ Arikunto, *ibid*, hlm. 151-152

¹⁹ Syaifuddin Azwar, *Reliabilitas dan Validitas. Cet 11.* (Yogyakarta, 2011), hlm. 5

²⁰ Syaifuddin Azwar, *ibid*, hlm. 6

Uji validitas dalam penelitian ini menggunakan korelasi *product moment* dan dikoreksi teknik *Part Whole* dari Pearson yaitu pengujian terhadap korelasi antar tiap aitem dengan skor total nilai jawaban sebagai kriteria. Standart validitas yang digunakan adalah 0,3. Maka aitem yang ada memiliki r_{xy} dibawah 0,3 akan dinyatakan gugur dan tidak valid.²¹ Akan tetapi pada penelitian ini, peneliti menggunakan standart validitas 0.3, karena bila koefisien korelasinya rendah mendekati nol berarti fungsi aitem tersebut tidak cocok dengan fungsi ukur tes dan daya bedanya tidak baik. ²² Uji validitas ini dilakukan dengan bantuan komputer SPSS (*Statistical Package for Social Science*) versi 20.0 for windows.

2. Reliabilitas Alat Ukur

Reliabilitas merupakan penerjemahan dari kata *reliability* yang mempunyai asal kata *rely* dan *ability*. Pengukuran yang memiliki reliabilitas tinggi disebut sebagai pengukuran yang reliabel (*reliable*).Walaupun reliabilitas mempunyai berbagai nama lain seperti keterpercayaan, keterandalan, keajegan, kestabilan, konsistensi, dan sebagainya, namun ide pokok yang terkandung dalam konsep reliabilitas adalah sejauhmana hasil suatu pengukuran dapat dipercaya.²³ Reliabilitas dinyatakan dengan koefisien reliabilitas yang angka berada dalam rentang 0 hingga 1,00. Semakin tinggi koefisien reliabilitas mendekati angka 1,00

²¹Natanael, Y., Sufren. "*Mahir Menggunakan SPSS Secara Otodidak*",(Jakarta. 2013), hlm. 56

²²Saifuddin Azwar, "*Reliabilitas dan Validitas. Cet 11*" (Yogyakarta, 2011), hlm. 163

²³Saifuddin Azwar, *ibid*, (Yogyakarta, 2011), hlm. 4.

berarti semakin tinggi reliabilitas. Sebaliknya koefisien yang semakin rendah mendekati angka 0 berarti semakin rendah reliabilitas.²⁴ Koefisien *Alpha Cronbach* yang diharapkan dalam sebuah alat ukur minimal adalah 0,6-0,8.²⁵

Teknik yang digunakan untuk menentukan reliabilitas skala dalam penelitian ini adalah teknik analisis varians dari *Alpha Cronbach*, alasan digunakan formula *alpha cronbach* adalah karena hasil reliabilitas yang diperoleh dapat lebih cermat dan mendekati hasil sebenarnya.²⁶ Adapun rumusnya sebagai berikut :

$$r_{11} = \left[\frac{n}{n-1} \right] \left[1 - \frac{\sum S_i^2}{\sum S_t^2} \right]$$

Keterangan:

r_{11} = Reliabilitas instrumen

n = Jumlah banyaknya butir pertanyaan atau soal (aitem)

$\sum S_i^2$ = Jumlah varians skor tiap butir soal

$\sum S_t^2$ = Jumlah varians skor total

1 = Bilangan konstan

Pengolahan data dilakukan dengan menggunakan bantuan komputer program *SPSS (Statistical Package for Social Science) versi 20.0 for windows*.

²⁴Saifuddin Azwar, "*Penyusunan Skala Psikologi*", (Yogyakarta, 2009), hlm. 83.

²⁵ Sufren & Natanael, "*Mahir Menggunakan SPSS Secara Otodidak*", (Jakarta, 2013), hlm. 55.

²⁶SaifuddinAzwar, *ibid*, (Yogyakarta, 2011), hlm. 75.

G. Teknik Analisis Data

Analisis data adalah sebuah proses yang dilakukan melalui pencatatan, penyusunan, pengolahan dan penafsiran, serta menghubungkan makna data yang ada dalam kaitannya dengan masalah penelitian.²⁷

Teknik analisis data dalam penelitian ini adalah menggunakan teknik analisis data statistik. Dalam hal ini menggunakan *IBM SPSS Statistic 20.0 for windows*. Dalam penelitian ini menggunakan uji beda (*t-test*). Yaitu menguji perbedaan tingkat *perspective-taking* pengendara sepeda motor terhadap pejalan kaki dan menguji perbedaan tingkat *perspective-taking* pejalan kaki terhadap pengendara motor. Karena subyek dalam penelitian ini merupakan orang yang sama (subyek sebagai pengendara motor dan subyek juga sebagai pejalan kaki) digunakanlah perhitungan dengan *independent samples t-test*, yaitu untuk mengetahui ada atau tidaknya perbedaan rata-rata antara dua kelompok sampel yang tidak berhubungan. Dalam hal ini ingin diketahui apakah ada perbedaan *perspective-taking* saat responden/subyek berada pada posisi sebagai pengendara motor dan sebagai pejalan kaki terhadap orang lain yang berada pada posisi sebagai pejalan kaki dan pengendara motor.

Analisis data merupakan langkah yang digunakan untuk menjawab rumusan masalah dalam penelitian. Tujuannya adalah untuk mendapat

²⁷Nana Sudjana dan Awal Kusumah, "*Proposal Penelitian di Perguruan Tinggi*." (Bandung, 2000), hlm. 89

kesimpulan dari hasil penelitian. Data mentah yang sudah diperoleh kemudian dianalisis dalam beberapa tahapan, yaitu:

1. Mencari Mean

Mean adalah rata-rata matematik yang harus dihitung dengan cara tertentu dan jumlah semua angka dapat dibagi oleh banyaknya angka yang dijumlahkan, rumusnya yaitu :

$$M = \frac{\sum X}{N}$$

Keterangan:

M = Mean

N = Jumlah total responden

$\sum X$ = Jumlah nilai dalam distribusi

2. Mencari Standar Deviasi

Setelah mean diketahui, lalu mencari standart deviasinya, dengan rumus:

$$SD = \sqrt{\frac{\sum fx^2}{N}}$$

$$\text{Rumus angka kasar : } SD = \sqrt{\frac{\sum fX^2}{N} - \left[\frac{\sum fX}{N}\right]^2}$$

Keterangan :

SD= Standart deviasi X = Skor respon N = Jumlah responden

3. Menentukan Kategorisasi

Tujuan dari kategorisasi adalah untuk menempatkan individu ke dalam kelompok yang terpisah secara berjenjang menurut suatu kontinum

berdasarkan atribut yang akan diukur. Pada penelitian ini penentuan kategorisasi yang digunakan sebagai berikut.²⁸:

- a. Tinggi = $X \geq (M + 1,0 \text{ SD})$
- b. Sedang = $(M - 1,0 \text{ SD}) \geq X < (M + 1,0 \text{ SD})$
- c. Rendah = $X \leq (M - 1,0 \text{ SD})$

4. Uji-t (t-Test)

Dalam penelitian ini, metode analisis data yang digunakan untuk mencari perbedaan *perspective-taking* pejalan kaki terhadap pengendara motor dan *perspective-taking* pengendara motor terhadap pejalan kaki ialah menggunakan t-test. Tujuan t-test adalah untuk menguji signifikansi perbedaan dua buah mean yang berasal dari dua buah distribusi. Bentuk rumus t-test adalah sebagai berikut:²⁹

$$\mathbf{t\text{-test}} = \frac{\bar{X}_1 - \bar{X}_2}{\sqrt{\left[\frac{SD_1^2}{N_1 - 1} \right] + \left[\frac{SD_2^2}{N_2 - 1} \right]}}$$

Keterangan:

\bar{X}_1 = Mean pada distribusi sampel 1

\bar{X}_2 = Mean pada distribusi sampel 2

SD_1^2 = Nilai varian pada distribusi sampel 1

²⁸Saifuddin Azwar, *ibid*, (Yogyakarta, 2009), hlm. 189.

²⁹Tulus Winarsunu, “*Statistik dalam Penelitian Psikologi & Pendidikan*”, (Malang, UMM Pres, 2009), hlm. 82.

SD_2^2 = Nilai varian pada distribusi sampel 2

N_1 = Jumlah individu pada sampel 1

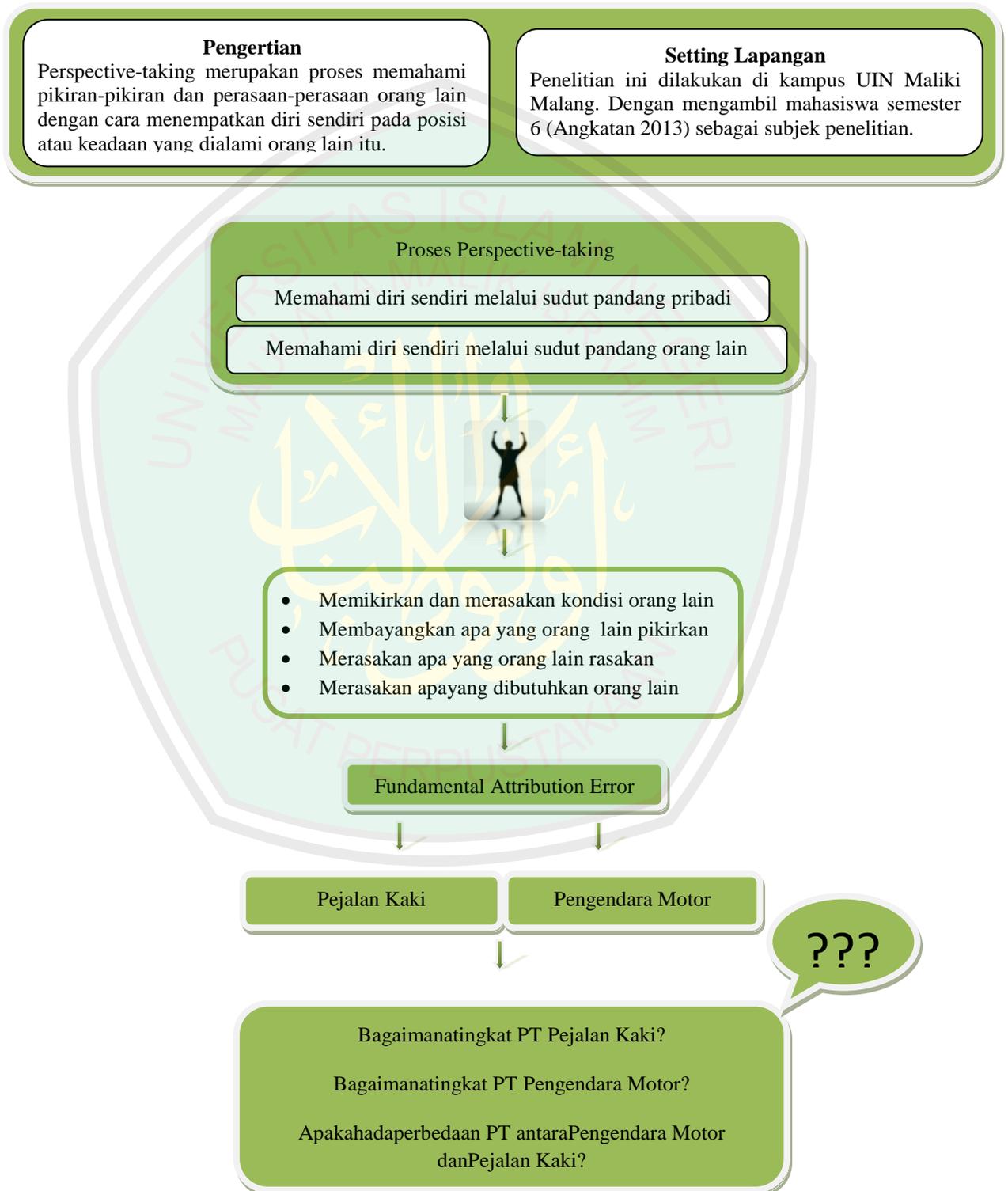
N_2 = Jumlah individu pada sampel 2

Untuk melakukan perhitungan dengan rumus-rumus di atas, peneliti menggunakan bantuan program *SPSS (Statistical Package for Social Science)* versi 20.0 for windows.



H. Gambaran Penelitian

Perbedaan Perspective-taking Pengendara Sepeda Motor dengan Pejalan Kaki pada Mahasiswa UIN MALIKI Malang



BAB IV

HASIL PENELITIAN

A. Deskripsi Lokasi Penelitian

1. Sejarah Singkat Fakultas Psikologi UIN Maulana Malik Ibrahim

Malang

Fakultas Psikologi UIN Maulana malik Ibrahim Malang merupakan lembaga pendidikan tinggi yang berada di bawah naungan Departemen Agama dan secara fungsional akademik di bawah pembinaan Departemen Pendidikan Nasional. Tujuannya untuk mencetak sarjana psikologi muslim yang mampu mengintegrasikan ilmu psikologi dan keislaman yang bersumber dari Al-quran, Al-hadist dan khasanah keilmuan lainnya.¹

Program studi psikologi pertama kali dibuka pada tahun 1997 sesuai surat keputusan (SK) Dirjem Binbaga Islam No.E/107/1997. Kemudian menjadi Jurusan Psikologi pada tahun 1999 berdasarkan SK Dirjen Binbaga Islam No.E/138/1999, No.E/212/2001, 25 Juli 2001 dan Surat Dirjen Dikti Diknas No.2846/D/T/2001, tanggal 25 Juli 2001. Akhirnya pada tanggal 21 Juni 2004 terbit SK Presiden RI No.50/2004 tentang perubahan Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Sunan Kalijaga Yogyakarta dan Sekolah Tinggi Agama Islam Negeri (STAIN) Malang Menjadi Universitas Islam Negeri (UIN) dan telah terakreditasi oleh

¹ Pedoman pendidikan Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang (Malang, 2010). Hlm. 84.

Badan Akreditasi Nasional (BAN) Perguruan Tinggi No. 003/BAN-PT/Ak-X/S1/II/2007 dengan predikat baik.

Dalam pelaksanaannya program studi psikologi STAIN Malang kemudian melakukan kerjasama dengan Fakultas Psikologi Universitas Gajah Mada (UGM) Yogyakarta guna memantapkan profesionalitas dalam proses belajar mengajar. Kerjasama yang berjalan selama kurun waktu kurang lebih 4 tahun diantaranya meliputi program pencangkakan dosen Pembina mata kuliah dan penyelenggaraan Laboratorium.

Pada tahun 2002, Jurusan Psikologi kemudian berubah menjadi Fakultas Psikologi sebagaimana yang tertuang dalam SK Menteri Agama RI No.E/353.2001 tanggal 17 Juli 2002, status fakultas Psikologi semakin kuat dengan dikeluarkannya SK Direktorat Jenderal Kelembagaan Agama Islam pada tanggal 11 Juni 2005 tentang perpanjang izin penyelenggaraan Program Studi Psikologi Program S1 pada UIN Maliki Malang.

2. Visi dan Misi Fakultas Psikologi UIN Maulana Malik Ibrahim Malang

a. Visi

Menjadikan Fakultas Psikologi terkemuka dalam penyelenggaraan pendidikan dan pengajaran, penelitian dan pengabdian kepada masyarakat untuk menghasilkan lulusan di bidang psikologi yang memiliki kekokohan aqidah, kedalaman spiritual, keluhuran akhlaq, keluasan ilmu dan kematangan professional dan menjadi pusat

pengembangan ilmu pengetahuan, teknologi dan seni yang bercirikan islam serta menjadi penggerak kemajuan masyarakat.

b. Misi

1. Menciptakan civitas akademika yang memiliki kemantapan aqidah, kedalaman spiritual dan keluhuran akhlaq.
2. Memberikan pelayanan yang professional terhadap pengkaji ilmu pengetahuan.
3. Mengembangkan ilmu psikologi yang bercirikan islam melalui pengkajian dan penelitian ilmiah.
4. Mengantarkan mahasiswa psikologi yang menjunjung tinggi etika moral.²

3. Tujuan Fakultas Psikologi UIN Maulana Malik Ibrahim Malang

- a. Menghasilkan sarjana psikologi yang memiliki wawasan dan sikap yang agamis.
- b. Menghasilkan sarjana psikologi yang profesional dalam menjalankan tugas.
- c. Menghasilkan sarjana psikologi yang mampu merespon perkembangan dan kebutuhan masyarakat serta dapat melakukan inovasi-inovasi baru dalam bidang psikologi.
- d. Menghasilkan sarana psikologi yang mampu memberikan tauladan dalam kehidupan atas dasar nilai-nilai islam dan budaya luhur bangsa.

² Pedoman Pendidikan, *ibid*, hlm. 85

4. Sarana Pendukung Fakultas Psikologi UIN Maulana Malik Ibrahim Malang

Proses pendidikan dan pembelajaran dalam fakultas psikologi didukung dengan berbagai sarana dan prasarana yang cukup memadai, sarana dan prasarana tersebut adalah:

- a. Laboratorium Psikologi
- b. Perpustakaan
- c. Unit Konseling dan Unit Komputer
- d. Lembaga Psikologi Terapan (LPT)
- e. Lembaga Penerbitan dan Kajian Psikologi Islam.

B. Hasil Penelitian

1. Pelaksanaan Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di Universitas Islam Negeri (UIN) Maulana Malik Ibrahim Malang jalan Gajayana Nomor 50 Malang yang dilaksanakan pada tanggal 23 Maret 2015 sampai 30 Maret 2015 dengan menyebar skala *perspective-taking* pada 50 Mahasiswa semester enam jurusan psikologi (angkatan 2013).

2. Uji Hasil Validitas

Standart validitas yang digunakan pada penelitian ini sebesar 0,30 sehingga sebuah aitem valid apabila melebihi $r_{xy} = 0,30$ ($>0,30$) tersebut dianggap sah, sebaliknya jika didapatkan koefisien validitas kurang dari 0,30 ($<0,30$) maka butir-butir tersebut tidak valid dan dianggap gugur.³

³ Saifuddin Azwar, "Penyusunan Skala Psikologi", (Yogyakarta, 2009), hlm. 103

Karena bila koefisien korelasinya rendah mendekati nol berarti fungsi aitem tersebut tidak cocok dengan fungsi ukur tes dan daya bedanya tidak baik.⁴

Tabel. 3

Hasil Uji Validitas Skala *Perspective-taking*

No	Aspek	No. Item Valid	No. Item Gugur	Jumlah
1	<i>Imagine-self Perspective.</i> (Membayangkan bagaimana seseorang berpikir dan merasakan kondisi orang lain)	1, 5, 9, 17, 21	14	6
2	<i>Imagine-other perspective.</i> (Membayangkan apa yang orang lain pikirkan dan rasakan).	4, 8, 12, 19, 23	15	6
3	<i>Emotional Matching</i> (Merasakan sebagaimana yang orang lain rasakan)	2, 6, 10, 13, 20, 24	-	6
4	<i>Empatic Concern</i> (Merasakan apa yang dibutuhkan orang lain)	7, 11, 16, 18, 22	3	6
Jumlah		21	3	24

Dari hasil uji validitas instrument dalam skala *perspective-taking* dapat diketahui bahwa terdapat 3 aitem yang gugur, sedangkan aitem yang valid adalah 21

3. Uji Hasil Reliabilitas

Perhitungan reliabilitas dilakukan dengan bantuan SPSS (*Statistical ackage for Social Science*) versi 20.0 for windows. Koefisien keandalannya bergerak antara 0 sampai dengan 1,00. Semakin tinggi koefisien reliabilitas mendekati angka 1,00 berarti semakin tinggi

⁴ Saifuddin Azwar, "*Reliabilitas dan Validitas. Cet 11*" (Yogyakarta, 2011), hlm. 163

reliabilitas. Sebaliknya koefisien yang semakin rendah mendekati angka 0 berarti semakin rendah reliabilitas.⁵

Adapun uji reliabilitas terhadap skala *perspective-taking* adalah sebagai berikut:

Tabel. 4
Reliabilitas *Perspective-taking*

Variabel	Alpha	Keterangan
Perspective-taking pejalan kaki	0,897	Reliabel
Perspective-taking pengendara motor	0,871	Reliabel

Hasil uji reliabilitas kedua skala tersebut dapat dikatakan reliabel karena mendekati 1.00. *Perspective-taking* pejalan kaki terhadap pengendara motor yakni 0,897 dan *perspective-taking* pengendara motor terhadap pejalan kaki yakni 0,871. Sehingga kedua skala tersebut layak untuk dijadikan instrumen pada penelitian yang dilakukan.

4. Kategorisasi Persentasi Perspective-Taking

a. Kategorisasi Perspective-taking Pejalan Kaki

Penentuan norma penilaian dilakukan setelah nilai Mean (M) dan Standar Deviasi (SD) diketahui. Berikut ini norma penilaian yang diperoleh:

1. Mean (M) = 70,92
2. Standar Deviasi = 5,92

⁵ Saifuddin Azwar, *ibid*, (Yogyakarta, 2009), hlm. 83.

Setelah diketahui mean dan standar deviasi, maka data dibagi menjadi tiga kategori yakni tinggi, sedang, dan rendah⁶, untuk mengetahui tingkat dan menentukan jarak pada masing-masing kelompok dengan pemberian skor standar. Pemberian skor dilakukan dengan mengubah skor kasar ke dalam bentuk penyimpanan dari mean dalam suatu standar deviasi dengan menggunakan norma-norma sebagai berikut:

Tabel. 5
Rumus Kategorisasi Tingkat *Perspective-taking*

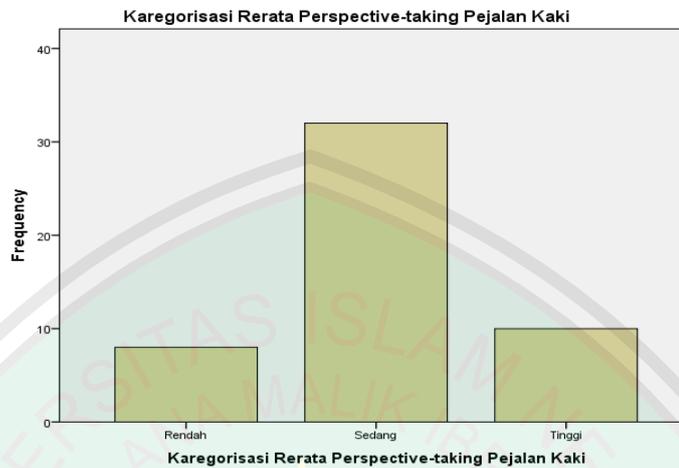
RUMUS	KATEGORI
$X \geq M + 1 \text{ SD}$	TINGGI
$M - 1 \text{ SD} \leq X < M + 1 \text{ SD}$	SEDANG
$X < M - 1 \text{ SD}$	RENDAH

Tabel. 6
Rumus Kategorisasi Tingkat *Perspective-taking* Pejalan kaki

Nilai	Kategori	Jumlah	Persentase
$X \geq 77$	Tinggi	10	20%
$66 \leq X < 76$	Sedang	32	64%
$X < 65$	Rendah	8	16%
Total		50	100 %

⁶ Saifuddin Azwar, *ibid*, (Yogyakarta, 2009), hlm. 109.

Grafik. 1
Grafik Tingkat Perspective-taking Pejalan Kaki



Berdasarkan tabel dan grafik di atas menunjukkan frekuensi dan persentase mengenai tingkat *perspective-taking* yang dimiliki pejalan kaki adalah 10 mahasiswa (20 %) memiliki tingkat *perspective-taking* yang tinggi, 32 mahasiswa (64 %) memiliki tingkat *perspective-taking* yang sedang, dan 8 mahasiswa (16 %) memiliki tingkat *perspective-taking* yang rendah. Persentase tertinggi mayoritas terletak pada tingkat *perspective-taking* yang sedang.

b. Kategorisasi Perspective-taking Pengendara Motor

Penentuan norma penilaian dilakukan setelah nilai Mean (M) dan Standar Deviasi (SD) diketahui. Berikut ini norma penilaian yang diperoleh:

1. Mean (M) = 68,28
2. Standar Deviasi = 6,33

Setelah diketahui mean dan standar deviasi, maka data dibagi menjadi tiga kategori untuk mengetahui tingkat dan menentukan jarak

pada masing-masing kelompok dengan pemberian skor standar. Pemberian skor dilakukan dengan mengubah skor kasar ke dalam bentuk penyimpanan dari mean dalam suatu standar deviasi dengan menggunakan norma-norma (rumus seperti pada tabel 5), hasilnya sebagai berikut:

Tabel. 7
Kategori Tingkat *Perspective-taking* Pengendara Motor

Nilai	Kategori	Jumlah	Persentase
$X \geq 75$	Tinggi	11	22%
$63 \leq X < 74$	Sedang	32	64%
$X < 62$	Rendah	7	14%
Total		50	100 %

Grafik. 2
Grafik Tingkat *Perspective-taking* Pengendara Motor



Berdasarkan grafik di atas menunjukkan frekuensi dan persentase mengenai tingkat *perspective-taking* pengendara motor. Grafik tersebut juga menggambarkan dari 50 mahasiswa yang berperan sebagai pengendara

motor, 11 pengendara motor (22 %) memiliki tingkat *perspective-taking* yang tinggi, 32 pengendara motor (64 %) memiliki tingkat *perspective-taking* yang sedang, dan 7 pengendara motor (14%) memiliki tingkat *perspective-taking* yang rendah. Persentase mayoritas terletak pada tingkat *perspective-taking* pengendara motor yang sedang.

5. Pengujian Hipotesa

Pengujian hipotesa bertujuan untuk mengetahui perbedaan *perspective-taking* antara individu saat berperan sebagai pejalan kaki terhadap pengendara motor dan perbedaan *perspective-taking* saat individu berperan sebagai pengendara motor terhadap pejalan kaki pada mahasiswa semester enam fakultas psikologi UIN Maulana Malik Ibrahim Malang. Oleh sebab itu, dilakukan berupa analisa uji beda atau uji t (t-test) dengan menggunakan program SPSS 20.0 for Windows. Setelah dilakukan analisis data diketahui hasil uji t (t-test) sebagai berikut :

Tabel. 8
Uji Normalitas Data Perspective-taking

		Tests of Normality					
Mahasiswa		Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
		Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
Perspective-taking	Pengendara Motor	,066	50	,200*	,982	50	,644
	Pejalan Kaki	,100	50	,200*	,967	50	,174

*. This is a lower bound of the true significance.

a. Lilliefors Significance Correction

Tabel di atas menunjukkan hasil uji Shapiro Wilk dan Lilliefors.

Nilai p value (Sig) lilliefors 0,200 pada 2 kelompok di mana $> 0,05$ maka

berdasarkan uji lilliefors, data tiap kelompok berdistribusi normal. P value uji Shapiro wilk pada kelompok Pengendara Motor sebesar $0,644 > 0,05$ dan pada kelompok Pejalan Kaki sebesar $0,174 > 0,05$. Karena semua $> 0,05$ maka kedua kelompok sama-sama berdistribusi normal berdasarkan uji Shapiro wilk.

Maka, peneliti dapat melakukan *Independent Sampel T-test* dalam uji perbedaan dua kelompok ini, yakni kelompok pejalan kaki dan kelompok pengendara motor.

Tabel. 9
Statistik Deskriptif Data Perspective-taking Pada Kedua Kelompok

Group Statistics					
	Mahasiswa	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
Perspective_taking	Pengendara Motor	50	68,2800	6,33436	,89581
	Pejalan Kaki	50	70,9200	5,92415	,83780

Tabel di atas menunjukkan perbandingan nilai rata-rata, simpangan baku dan jumlah partisipan (N) pada kelompok pejalan kaki dan kelompok pengendara motor.

Tabel. 10
Hasil Uji Signifikansi Perbedaan Data *Perspective-taking*

		Perspective_taking		
		Equal variances assumed	Equal variances not assumed	
Levene's Test for Equality of Variances	F	,015		
	Sig.	,903		
	T	-2,152	-2,152	
	Df	98	97,564	
t-test for Equality of Means	Sig. (2-tailed)	,034	,034	
	Mean Difference	-2,64000	-2,64000	
	Std. Error Difference	1,22654	1,22654	
	95% Confidence Interval of the Difference	Lower	-5,07402	-5,07416
	Upper	-2,20598	-2,20584	

Dari tabel 10, menunjukkan bahwa nilai Sig. $0,903 > 0,05$, artinya data kedua kelompok dapat dianggap homogen secara varians. Sedangkan nilai Sig. (2-tailed) adalah angka yang menunjukkan signifikansi data. Pada penelitian ini, signifikansi menunjukkan $0,034 < 0,05$, ini menunjukkan bahwa ada perbedaan *perspective-taking* yang signifikan antara mahasiswa saat berperan sebagai pejalan kaki dan mahasiswa saat berperan sebagai pengendara motor.

Begitu pula interpretasi menggunakan tabel nilai t, dikatakan perbedaan signifikan apabila t_e (t empirik) lebih besar daripada t_t (t teoritik) dan sebaliknya dikatakan perbedaan tidak signifikan apabila t_e (t empirik) lebih kecil daripada t_t (t teoritik) yang terdapat di dalam tabel

nilai-nilai t . Untuk memeriksa tabel nilai-nilai t harus ditemukan dulu derajat kebebasan ($db = N - 2$) pada keseluruhan distribusi yang diteliti. Oleh karena jumlah keseluruhan sampel yang diteliti sejumlah 100 mahasiswa, maka db -nya sebesar $100 - 2 = 98$. Nilai t -test sebesar 2,152 (t empirik) sedangkan t teoritik sebesar 1,980 (dilihat pada tabel nilai-nilai t) pada taraf signifikansi 5% (taraf penerimaan 95%), menunjukkan bahwa t empirik sebesar 2,152 lebih besar daripada t teoritik sebesar 1,980 ($2,152 > 1,980$). Maka berdasarkan hasil analisis uji- t (uji beda) menggunakan *independent samples t-test* ini dapat disimpulkan bahwa ada perbedaan *perspective-taking* yang signifikan antara mahasiswa saat berperan sebagai pejalan kaki dan mahasiswa saat berperan sebagai pengendara motor. Sehingga hipotesis H_{a1} dan H_{a2} diterima, yakni ada perbedaan *perspective-taking* mahasiswa saat berperan menjadi pejalan kaki maupun saat berperan sebagai pengendara motor. Yang artinya H_a diterima dan H_o ditolak.

C. Pembahasan

Tingkat *Perspective-taking* Pejalan Kaki dan Pengendara Motor

Perspective-taking merupakan konsep yang mendasar dalam interaksi sosial. Perilaku-perilaku sosial unik yang ada disekeliling kita akan menarik perhatian kita, sehingga kita mengevaluasi pandangan, tujuan, sikap, perilaku dari fenomena unik tersebut dari sudut pandang kita. Seseorang dikatakan memiliki *perspective-taking* apabila dia dapat benar-benar mengerti apa yang terjadi pada orang lain.

Tingkat *perspective-taking* pada mahasiswa psikologi semester enam UIN MALIKI Malang angkatan 2013 saat berperan sebagai pejalan kaki dibagi menjadi tiga kategori yaitu tinggi, sedang, dan rendah. Dalam distribusi kategori sedang terletak pada *perspective-taking* pejalan kaki yang memiliki persentase yang sedang sebesar 64%, atau dari 50 pejalan kaki ada sejumlah 32 orang, sedangkan untuk kategori tinggi memiliki persentase sebesar 20% atau dari 50 pejalan kaki ada sejumlah 10 orang dan kategori rendah memiliki persentase 16%, atau dari 50 pejalan kaki ada sejumlah 8 orang. Sedangkan tingkat *perspective-taking* pada mahasiswa saat berperan sebagai pengendara motor *perspective-taking* pengendara motor yang memiliki persentase yang sedang sebesar 64%, atau dari 50 pengendara motor ada sejumlah 32 orang sedangkan untuk kategori tinggi memiliki persentase sebesar 22%, atau dari 50 pengendara motor ada sejumlah 11 orang dan kategori rendah memiliki persentase 14%, atau dari 50 pengendara motor ada sejumlah 7 orang. Hal ini dapat diartikan bahwasanya *perspective-taking* mahasiswa saat berperan sebagai pejalan kaki dan pengendara motor sama-sama dominan berada pada tingkat sedang.

Data ini mengindikasikan bahwa pejalan kaki dan pengendara motor mempunyai sedikit masalah dalam proses menempatkan diri pada situasi atau keadaan yang dialami orang lain dan mengerti apa yang dibutuhkan pengendara motor. Perilaku seperti ini merupakan hal yang wajar bagi pejalan kaki dan pengendara motor, karena kedua kelompok ini (pejalan

kaki dan pengendara motor) sama-sama pernah berperan sebagai pejalan kaki maupun pengendara motor. Sehingga *perspective-taking* semacam ini bisa dikatakan tidak berlebihan dan dianggap bisa ditingkatkan. Akan tetapi dari data yang diperoleh menunjukkan bahwa tingkat *perspective-taking* individu saat berperan sebagai pejalan kaki lebih positif dibandingkan dengan individu saat berperan sebagai pengendara motor, meskipun mayoritas keduanya sama-sama berada pada kategori sedang. Karena dalam penelitian ini subyek yang diteliti adalah memiliki peran ganda, yakni sebagai pejalan kaki dan juga sebagai pengendara motor, sehingga sama-sama memiliki kemampuan untuk menempatkan diri pada situasi atau keadaan yang dialami pejalan kaki dan pengendara motor dan mengerti apa yang dibutuhkan oleh kedua kelompok itu.

Menurut Galinsky & Moskowitz, *perspective-taking* dapat menurunkan stereotip dan pandangan buruk terhadap kelompok lain dan akan meningkatkan perhatian pada kelompok itu. *Perspective-taking* secara psikologis dan sosial penting bagi keharmonisan interaksi antar individu. Konsep ini memerlukan perhatian aktif dari orang lain. Jadi antara pejalan kaki dan pengendara motor sebagai pengguna jalan perlu membayangkan bagaimana keadaan atau situasi yang dialami masing-masing. Hal ini dilakukan agar selalu terciptanya keharmonisan dan rasa toleransi serta saling menghormati dan menghargai di jalan.

Ketika individu mampu melakukan *perspective-taking* dengan baik maka akan tercipta interaksi sosial yang baik pula. Menurut Davis

perspective-taking memiliki hubungan positif dengan kompetensi sosial dan konsep diri seseorang. Semakin baik *perspective-taking* seseorang, maka kompetensi sosial dan konsep dirinya akan semakin positif. Begitu pula sebaliknya, jika individu memiliki tingkat *perspective-taking* yang buruk atau rendah maka akan cenderung pada terjadinya proses bias *perspective-taking*. Bias *perspective-taking* ini terjadi karena individu lebih mementingkan sudut pandang pribadi tanpa melihat situasi atau kondisi melalui sudut pandang orang lain, kurang rasa peduli terhadap orang lain, kurang peka terhadap keadaan sosial, kurangnya rasa empati sosial dan merasa dirinya paling benar.

Bias *perspective* seperti ini disebut dengan *fundamental attribution error*, *fundamental attribution error* mengacu pada kecenderungan masyarakat untuk melebih-lebihkan peran kepribadian atau karakteristik individu dan meremehkan peran konteks ketika menetapkan/menyalahkan kegagalan. Secara khusus seseorang cenderung menyalahkan individu lain untuk masalah-masalah individu daripada menghubungkan masalah ini ke karakteristik situasi yang terjadi saat itu. Namun, orang cenderung untuk menilai kegagalan mereka sendiri sebagai sebuah akibat dari situasi yang mereka alami.

Menurut Nilam *fundamental attribution error* (kesalahan atribusi mendasar) yaitu kecenderungan bahwa penyebab perilaku seseorang lebih dianggap sebagai hasil dari aspek kepribadian orang itu dan bukan aspek situasional.

Allah SWT berfirman dalam Al-Quran surat Al-A'raf ayat 131:

فَإِذَا جَاءَتْهُمْ الْحَسَنَةُ قَالُوا لَنَا هَذِهِ ۗ وَإِن تُصِبْهُمْ سَيِّئَةٌ يَطَّيَّرُوا بِمُوسَىٰ وَمَنْ مَعَهُ ۗ
 أَلَا إِنَّمَا طَّيَّرَهُمْ عِنْدَ اللَّهِ وَلَئِن كُنَّا لَأَكْثَرَهُمْ لَا يَعْلَمُونَ ﴿١٣١﴾

Kemudian apabila tengah datang kepada mereka kemakmuran, mereka berkata: “itu adalah karena usaha kami”. Dan jika mereka ditimpa kesusahan, mereka lemparkan sebab kesialan itu kepada musa dan orang-orang yang besertanya. Ketahuilah, sesungguhnya kesialan mereka itu adalah ketetapan dari Allah, akan tetapi kebanyakan mereka tidak mengetahui.

Firman Allah dalam surat Al-A'raf ayat 131 telah menjelaskan bahwa pada dasarnya manusia memiliki sifat egois karena sifat alamiah manusia adalah ingin selalu dianggap benar, sehingga ketika manusia melakukan kesalahan maka akan mencari pembenaran diri bahkan dengan menimpakan kesalahan kepada orang lain. Sedangkan apabila mereka mendapatkan kemakmuran atau kesuksesan dalam hidup maka mereka menganggap hal itu terjadi semaa-mata karena usaha mereka. Selain itu individu cenderung untuk mencari bukti-bukti yang mendukung kepercayaannya atau situasi yang dialaminya dan mengabaikan bukti-bukti yang menyatakan bahwa apa yang dilakukannya tidak sesuai dengan situasi dan kondisi yang terjadi pada saat itu.

Kasus tersebut sering terjadi pada pejalan kaki dan pengendara motor. Pengendara sepeda motor ingin menang sendiri begitu pula dengan pejalan kaki yang selalu merasa harus diprioritaskan. Hal itu terjadi karena keduanya tidak menggunakan *perspective-taking* dalam berlalu-lintas, sebaliknya jika dalam kehidupan sehari-hari, terutama dalam hal berlalu-

lintas semua individu mampu menggunakan *perspective-taking* dengan baik maka segala masalah yang dialami pengguna jalan terutama pejalan kaki dan pengendara motor akan bisa diatasi. Menggunakan *perspective-taking* dalam kehidupan sehari-hari merupakan hal yang cukup sulit, maka terlebih dahulu *perspective-taking* harus ditanamkan pada diri sendiri. Karena pada prosesnya, *perspective-taking* dilakukan sesuai dengan sudut pandang pribadi dalam melihat situasi atau kondisi yang dialami orang lain dan kemudian melihat kondisi orang lain melalui sudut pandang orang lain tersebut. Jika individu mampu memikirkan, merasakan dan membayangkan apa orang lain pikirkan dan rasakan serta mampu menempatkan diri pada situasi yang dialami orang lain, maka individu tidak mudah menyalahkan orang lain, memiliki sikap permisif, memiliki toleransi, sikap saling menghargai, peduli terhadap sesama, semakin peka terhadap keadaan sosial, meningkatnya rasa empati sosial dan lain sebagainya. Karena situasi atau kondisi yang dialami orang lain dimungkinkan akan terjadi atau dialami juga oleh individu yang melakukan *perspective-taking* itu sendiri.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian ini, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa:

1. Tingkat *perspective-taking* mahasiswa saat berperan sebagai pejalan kaki terhadap pengendara motor pada mahasiswa semester 6 fakultas psikologi UIN Maliki Malang mayoritas berada pada kategori sedang. Dengan persentase sebesar 64%. (32 pejalan kaki dari 50 mahasiswa)
2. Tingkat *perspective-taking* mahasiswa saat berperan sebagai pengendara motor terhadap pejalan kaki pada mahasiswa semester 6 fakultas psikologi UIN Maliki Malang mayoritas berada pada kategori sedang. Dengan persentase sebesar 64%. (32 pengendara motor dari 50 mahasiswa)
3. Ada perbedaan *perspective-taking* yang signifikan antara mahasiswa saat berperan sebagai pejalan kaki dengan mahasiswa saat berperan sebagai pengendara motor pada mahasiswa psikologi angkatan 2013 UIN Maliki Malang. Hal ini ditunjukkan dari nilai *t-test* yaitu t empirik sebesar 2,152 sedangkan t teoritik sebesar 1,980 pada taraf signifikansi 0,05 (5%) berarti berada pada taraf penerimaan 95%. menunjukkan ($t_e = 2,152 > t_t = 1,980$). Jadi, hipotesa H_{a1} dan H_{a2} pada penelitian ini diterima. Yaitu ada perbedaan *perspective-taking* mahasiswa saat berperan menjadi pejalan kaki maupun saat berperan sebagai pengendara motor.

B. Saran

Berdasarkan hasil penelitian, peneliti menyarankan beberapa hal sebagai berikut:

1. Bagi Subjek (Pengendara motor dan pejalan kaki)

Persentase *perspective-taking* pengendara motor dan pejalan kaki mayoritas berada pada kategori sedang. Oleh karena itu perlu untuk meningkatkan *perspective-taking* terhadap sesama dengan cara menumbuhkan dan memperkuat toleransi dan empati dalam kehidupan sehari-hari, terutama dalam hal penggunaan jalan. Selain itu selalulah menladi pelopor keselamatan berlalu-lintas dan budayakan keselamatan sebagai kebutuhan.

2. Bagi peneliti selanjutnya

Dalam penelitian ini, subjek merupakan mahasiswa yang memiliki dua peran sekaligus (pejalan kaki dan pengendara motor), sehingga tidak ada perbedaan *perspective-taking* yang signifikan terhadap kedua peran tersebut. Oleh karena itu, sebaiknya subjek dalam penelitian selanjutnya merupakan individu yang memiliki satu peran saja. Selain itu subyek yang dipilih lebih variatif sehingga dapat mencakup keseluruhan pengguna jalan.

DAFTAR PUSTAKA

- Abusini, Sobri. Dkk. (2009). Model Kecelakaan Sepeda Motor pada Ruas Jalan dengan Menggunakan Pendekatan GLM (Studi Kasus di Kota Batu). Universitas Brawijaya Malang: Tidak diterbitkan.
- Anggraini, Dini. (2013). Studi Tentang Perilaku Pengendara Kendaraan Bermotor di Kota Samarinda The Study on The Behavior of Motorists in Samarinda. hlm. 14-15 : Samarinda.
- Alwisol. (2009). *Psikologi Kepribadian*. Edisi Revisi. Malang: UMM Press.
- Arikunto, S. (2006). *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktik*. Edisi Revisi VI. Jakarta: PT Rineka Cipta.
- Azwar, S. (1998). *Metode Penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- _____. (2007). *Reliabilitas dan Validitas*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- _____. (2007). *Sikap Manusia : Teori dan Pengukurannya*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- _____. (2009). *Penyusunan Skala Psikologi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- _____. (2011). *Reliabilitas dan Validitas-Cet 11*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Barnes-Holmes, Yvonne., Louise McHugh., Dermot Barnes-Holmes. (2004). Perspective-Taking and Theory of Mind: A Relational Frame Account Vol. 4, N° 2, pp. 303-324. International Journal of Psychology and Psychological Therapy: National University of Ireland, Maynooth.
- Batson, C. Daniel. (2008). Empathy-Induced Altruistic Motivation “Prosocial Motives, Emotions, and Behavior”: University of Kansas.
- Chaplin, J. P, (2006). *Kamus Lengkap Psikologi*. Jakarta: PT. Rajagrafindo
- Esses dan Dovidio. 2006. Stereotyping and Evaluation in Implicit Race Bias: Evidence for Independent Constructs and Unique Effects on Behavior. American Psychological Association Vol. 91, No. 4, 652–661.
- Galinsky & Moskowitz. 2000. *The Effects of Perspective-Taking on Prejudice: The Moderating Role of Self-Evaluation*. Personality and Social Psychology Bulletin.
- Gehlbach. (2009). Social Perspective Taking: London.

- Nazir, Moh. (2009). *Metode Penelitian*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia. (1993). *Kendaraan dan Pengemudi Presiden Republik Indonesia*. Hlm. 2
- Rakhmat, Jalaluddin. (2007). *Psikologi Komunikasi*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Rodriguez, Joseph Anthony. (1992). *The Adult Stages of Social Perspective-taking: Assessment with the Doctor-Patient Problem*. A Thesis Presented to the Faculty of the Graduate School of Education of Harvard University in Partial Fulfillment of the Requirements for the Degree of Doctor of Education.
- Roman Trötschel., David D. Loschelder., Joachim Huffmeier., Katja Schwartz. (2011). *Perspective Taking as a Means to Overcome Motivational Barriers in Negotiations: When Putting Oneself Into the Opponent's Shoes Helps to Walk Toward Agreements* Vol. 10: Germany.
- Sarwono, Sarlito Wirawan. (2002). *Psikologi Sosial*. Jakarta: Balai Pustaka.
- _____. (2010). *Pengantar Psikologi Umum*. Editor: Eko A. Meinarno. Jakarta: Rajawali Pers.
- Shefrin, Hersh. (2007). *Behavioral Corporate Finance: Decision that Create Value*: New York.
- Smith, Adam. (2005). *The Theory of Moral Sentiment 1st Edition*. Brazil: Sao Paulo.
- Sudjana, Nana dan Awal Kusumah. (2000). *Proposal Penelitian di Perguruan Tinggi*. Bandung: Sinar Baru Algensindo.
- Sufren, Natanael Y. (2013). *Mahir Menggunakan SPSS Secara Otodidak*: Jakarta.
- Sugiyono. (2012). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sulaiman, Bilal Zavanna. (2013). *Hubungan Persepsi Kesusakan (Crowding) dan Kematangan Emosi dengan Disiplin Berlalu Lintas pada Remaja Akhir SMAN 1, SMAN 3, dan SMAN 4 kota Malang*. Fakultas Pendidikan Psikologi Universitas Negeri Malang: Tidak diterbitkan.
- Taufik. (2012). *Empati Pendekatan Psikologi Sosial*. Jakarta: PT. Rajagrafindo Persada.

Uhi, Jannes Alexander. (Tanpa Tahun). Pengembangan Epistemologi Realisme Melalui Prinsip Prinsip Kultural: Universitas Gadjah Mada.

Wang, Cynthia S., Gillian Ku, Kenneth Tai, dan Adam D. Galinsky, Stupid Doctors and Smart Construction Workers: Perspective-taking Reduces Stereotyping of Both Negative and Positive Targets.

Widyarini, MM. Nilam. (Tanpa Tahun). Handout Psi Sosial II: PRASANGKA.

Winarsunu, Tulus. (2009). *Statistik dalam Penelitian Psikologi & Pendidikan*. Malang: UMM Pres.





Nama : Ega Yahya Fadillah
Sapaan : Ega
Kelamin : Laki-laki
Angkatan : 2010
TTL : Sumbawa,28-10-1993
Email : psi.fadil28@gmail.com
No HP : 087859600088
Telp : -
Twitter/Facebook : Ega Yahya
Web/Blog : -

Alamat Sekarang : Dsn. Bantu, Ds.
BAntulanteh, Kec.
Tarano, Kab.
Sumbawa, NTB
Kodepos

Kota Sekarang : Malang

Kuliah : Ya

PT S2 :

PT S3 :

Pekerjaan : -

Alamat Kerja :

Motto :

Carilah kebahagiaan negeri akhirat yang telah dianugerahkan Allah kepadamu,namun janganlah kamu melupakan kenikmatan duniawi dan berbaut baiklah kepada orang lain sebagaimana Allah berbuat baik kepadamu.

Lampiran 12
DOKUMENTASI



Pengendara motor melawan arus / melawan arah



Parkir di badan jalan dengan cara sig-zag



Parkir yang tidak beraturan



LEMBAR KONSULTASI SKRIPSI

Nama : Ega Yahya Fadillah
NIM : 10410116
Dosen Pembimbing : Drs. H. Yahya, MA
NIP : 19660518 199103 1 004
Judul Skripsi : Perbedaan *Perspective-Taking* antara Pengendara Sepeda Motor dan Pejalan Kaki Pada Mahasiswa UIN Maliki Malang

No	Tanggal	Hal yang Dikonsultasikan	Tanda Tangan
1.	25 Mei 2014	Seminar Proposal	
2.	29 Januari 2014	Konsultasi BAB I	
3.	12 Februari 2014	ACC BAB I	
4.	9 April 2014	Konsultasi BAB II dan III	
5.	23 Mei 2014	ACC BAB II dan III	
6.	6 September 2014	Konsultasi Blue Print dan Angket	
7.	21 Maret 2015	ACC Blue Print dan Angket	
8.	10 April 2015	Konsultasi BAB IV dan V	
9.	2 April 2015	ACC BAB IV dan V	
10.	17 April 2015	ACC Keseluruhan	

Malang, 16 Juni 2015

Dosen Pembimbing,

Pembantu Dekan Bidang Akademik
Fakultas Psikologi,


Drs. H. Yahya, MA

NIP 19730710 200003 1 002


Dr. Fathul Lubabin Nuqul, M.Si, Psi

NIP 19760512 200312 1 002

Lampiran 1

Skala Perspective-taking Pejalan Kaki

Nama :
Usia :
Jurusan/Semester : _____ / _____
Jenis Kelamin : L / P*
*lingkari yang sesuai

Petunjuk Pengisian

- ✓ Bacalah setiap pernyataan dengan seksama.
- ✓ Pilihlah pernyataan yang paling sesuai dengan diri Anda saat Anda berperan sebagai "**Pejalan Kaki**".
- ✓ Berilah tanda silang (X) pada jawaban anda, dalam hal ini tidak ada jawaban benar maupun salah.
- ✓ Berikut ini adalah pilihan jawaban yang tersedia :
 - SS : Sangat Setuju
 - S : Setuju
 - TS : Tidak Setuju
 - STS : Sangat Tidak Setuju
- ✓ Periksa kembali jawaban Anda, jangan sampai ada yang terlewatkan.

SELAMAT MENGERJAKAN

No	Pernyataan	Respon			
		SS	S	TS	STS
1	Saya percaya bahwa ada alasan tersendiri dari pengendara motor ketika ia melanggar marka jalan				
2	Ketika melihat pengendara motor mengalami kecelakaan saya bersikap cuek				
3	Saya memaklumi pengendara motor yang melanggar batas kecepatan karena mungkin dia sedang terburu-buru				
4	Saya cenderung melihat pengendara motor yang melanggar batas kecepatan sesuai sudut pandang mereka sebelum saya mengkritiknya				
5	Seolah-olah-ikut merasakan kecelakaan yang dialami pengendara motor merupakan hal yang sukar saya lakukan				
6	Saya tidak perlu membantu pengendara motor yang mengalami kemalangan/kecelakaan, karena itu konsekuensi bagi yang melanggar lalu-lintas				
7	Bagi saya, pengendara motor yang bermain gadget saat				

	berkendara bukanlah suatu masalah				
8	Ketika saya marah kepada pengendara motor yang hampir membuat saya celaka, saya cenderung untuk menempatkan diri pada posisinya untuk sementara waktu				
9	Saya tidak mau ambil pusing dengan kemalangan/kecelakaan yang dialami pengendara motor, karena itu bukanlah urusan saya				
10	Menurut saya, pengendara motor menginginkan kenyamanan dan kelancaran lalu lintas tetapi tidak mau tertib berlalu-lintas.				
11	Saya menganggap bahwa pengendara motor yang menggunakan trotoar jalan saat macet adalah hal yang wajar				
12	Saya sering merasa kasihan terhadap pengendara motor yang mengalami kecelakaan				
13	Saya setuju bahwa keamanan dan kelancaran lalu-lintas merupakan kebutuhan utama pengendara motor.				
14	Saya cenderung melihat pengendara motor yang melanggar batas kecepatan sesuai dengan apa yang saya lihat, tanpa harus mengetahui alasan mengapa ia melanggar				
15	Saya merasa bahwa pengendara motor yang melanggar lalu-lintas berharap mendapatkan pertolongan ketika ia mengalami kecelakaan/kemalangan				
16	Saya merasa geram jika melihat pengendara motor bermain gadget saat berkendara				
17	Jika pengendara motor mengalami kecelakaan, saya seolah-olah ikut merasakan apa yang ia rasakan				
18	Saya akan secara spontan memaki pengendara motor yang hampir membuat saya celaka tanpa harus memikirkan perasaannya				
19	Saya merasa bahwa pengendara motor yang melanggar lalu-lintas berharap mendapatkan pertolongan ketika ia mengalami kecelakaan/kemalangan				
20	Menurut saya, meskipun jalanan macet pengendara motor tidak berhak menggunakan trotoar jalan.				
21	Saya bisa merasakan apa yang pengendara motor rasakan ketika ia mengalami kemalangan/kecelakaan				

TERIMAKASIH

Lampiran 2

Skala Perspective-taking Pengendara Motor

Nama :
Usia :
Jurusan/Semester : _____/_____
Jenis Kelamin : L / P*
*lingkari yang sesuai

Petunjuk Pengisian

- ✓ Bacalah setiap pernyataan dengan seksama.
- ✓ Pilihlah pernyataan yang paling sesuai dengan diri Anda saat Anda berperan sebagai **"Pengendara Sepeda Motor"**
- ✓ Berilah tanda silang (X) pada jawaban anda, dalam hal ini tidak ada jawaban benar maupun salah.
- ✓ Berikut ini adalah pilihan jawaban yang tersedia :
 - SS : Sangat Setuju
 - S : Setuju
 - TS : Tidak Setuju
 - STS : Sangat Tidak Setuju
- ✓ Periksa kembali jawaban Anda, jangan sampai ada yang terlewatkan.

SELAMAT MENGERJAKAN

No	Pernyataan	Respon			
		SS	S	TS	STS
1	Saya percaya bahwa ada alasan tersendiri dari pejalan kaki ketika ia menyeberang disembarang tempat				
2	Ketika melihat pejalan kaki mengalami kecelakaan saya bersikap cuek				
3	Saya memaklumi pejalan kaki yang menyeberang disembarang tempat karena mungkin dia sedang terburu-buru				
4	Saya cenderung melihat pejalan kaki yang menyeberang jalan secara tiba-tiba sesuai sudut pandang mereka sebelum saya mengkritiknya				
5	Seolah-olah-ikut merasakan kecelakaan yang dialami pejalan kaki merupakan hal yang sukar saya lakukan				
6	Saya tidak perlu membantu pejalan kaki yang mengalami kemalangan/kecelakaan, karena itu konsekuensi bagi yang melanggar lalu-lintas				
7	Bagi saya, pejalan kaki yang bermain gadget saat menyeberang				

	jalan bukanlah suatu masalah				
8	Ketika saya marah kepada pejalan kaki yang berjalan bergerombol dan memakai sebagian badan jalan, saya cenderung untuk menempatkan diri pada posisinya untuk sementara waktu				
9	Saya tidak mau ambil pusing dengan kemalangan/kecelakaan yang dialami pejalan kaki, karena itu bukanlah urusan saya				
10	Menurut saya, pejalan kaki menginginkan kenyamanan dan kelancaran lalu lintas tetapi tidak mau tertib berlalu-lintas.				
11	Saat berkendara, saya tidak merasa terganggu dengan pejalan kaki yang berjalan bergerombol yang hampir menggunakan sebagian besar badan jalan.				
12	Saya sering merasa kasihan terhadap pejalan kaki yang mengalami kecelakaan				
13	Saya setuju bahwa keamanan dan kelancaran lalu-lintas merupakan kebutuhan utama pejalan kaki.				
14	Saya cenderung melihat pejalan kaki yang menyeberang jalan secara tiba-tiba sesuai dengan apa yang saya lihat, tanpa harus mengetahui alasan mengapa ia melakukannya				
15	Saya merasa bahwa pejalan kaki yang melanggar lalu-lintas berharap mendapatkan pertolongan ketika ia mengalami kecelakaan/kemalangan				
16	Saya merasa geram jika melihat pejalan kaki bermain gadget saat menyeberang jalan				
17	Jika pejalan kaki mengalami kecelakaan, saya seolah-olah ikut merasakan apa yang ia rasakan				
18	Saya akan secara spontan memaki pejalan kaki yang berjalan bergerombol dan memakai sebagian badan jalan tanpa harus memikirkan perasaannya				
19	Saya setuju bahwa pejalan kaki menginginkan kenyamanan dan kelancaran lalu-lintas.				
20	Saya sangat merasa terganggu dengan pejalan kaki yang lebih memilih menggunakan sebagian badan jalan dibandingkan mengoptimalkan fungsi trotoar jalan.				
21	Saya bisa merasakan apa yang pejalan kaki rasakan ketika ia mengalami kemalangan/kecelakaan				

TERIMAKASIH

Lampiran 3

Tabulasi Jawaban Subjek Pada Skala Perspective-taking Pejalan Kaki

S/I	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
1	3	3		3	3	3	3	3	3	3	3	3	3			3	3	3	4	3	4	4	4	3
2	3	4		4	4	4	4	3	4	3	4	4	3			4	3	3	3	3	3	3	4	3
3	3	3		3	3	3	3	3	3	3	3	3	3			3	3	3	3	3	3	3	4	3
4	3	4		4	4	3	2	3	2	3	4	4	4			2	3	4	3	4	3	3	3	3
5	4	4		3	3	3	3	3	3	3	3	3	3			3	3	3	3	4	3	3	3	4
6	3	3		3	3	2	3	3	3	3	3	3	3			3	3	3	3	3	3	3	4	3
7	3	3		3	3	3	3	3	3	3	3	3	3			3	3	3	4	3	3	3	4	3
8	4	3		4	3	4	3	4	3	4	4	3	3			3	4	3	4	4	3	3	4	3
9	4	4		4	4	3	4	3	4	3	4	4	4			4	3	4	4	4	4	4	4	4
10	4	4		3	4	4	4	4	4	4	3	4	4			4	4	4	4	4	4	4	4	4
11	3	4		3	4	3	4	4	4	4	3	4	3			4	4	3	4	4	4	3	4	4
12	3	3		4	3	3	2	3	2	3	4	3	3			2	3	3	4	4	3	4	3	3
13	3	4		4	4	4	3	3	3	3	4	4	3			3	3	3	3	3	3	3	3	3
14	4	4		3	3	3	3	3	3	3	3	3	3			3	3	3	3	3	3	3	3	3
15	4	4		4	3	4	4	4	4	4	4	3	4			4	4	4	4	4	3	3	4	3
16	4	3		4	3	4	3	4	3	4	4	3	3			3	4	3	3	4	3	3	4	3
17	4	4		3	3	4	3	3	3	3	3	3	4			3	3	4	4	3	3	4	4	3
18	3	4		3	4	3	4	3	4	3	3	4	3			4	3	3	4	4	4	3	4	4
19	3	3		3	4	3	4	3	4	3	3	4	3			4	3	3	3	3	3	3	3	4
20	3	3		3	4	3	3	3	3	3	3	4	3			3	3	3	3	3	3	3	2	3
21	3	3		4	4	3	3	3	3	3	4	4	3			3	3	3	3	3	3	3	3	4
22	4	4		4	4	3	4	4	4	4	4	4	4			4	4	4	4	4	4	4	4	4
23	4	4		4	4	4	3	4	3	4	4	4	4			3	4	4	4	4	4	3	3	3
24	3	3		4	2	3	3	4	3	4	4	2	3			3	4	3	4	4	4	3	4	3
25	4	4		4	3	3	3	4	3	4	4	3	3			3	4	3	4	3	3	3	4	3
26	4	4		4	4	4	4	3	4	3	4	4	4			4	3	4	4	4	3	3	3	4
27	3	4		4	4	3	4	3	4	3	4	4	4			4	3	4	4	4	3	3	4	4
28	3	3		4	3	2	3	3	3	3	4	3	3			3	3	3	3	4	3	3	4	3
29	3	3		3	3	3	3	3	3	3	3	3	3			3	3	3	3	3	3	3	3	4
30	3	4		3	3	3	4	3	4	3	3	3	3			4	3	3	4	3	4	3	4	3
31	4	3		3	3	3	3	4	3	4	3	3	4			3	4	4	4	4	3	3	3	3
32	3	4		4	4	4	3	4	3	4	4	4	3			3	4	3	4	4	3	3	4	4
33	4	4		4	4	4	4	3	4	3	4	4	3			4	3	3	3	4	3	3	4	4
34	3	4		3	3	3	3	3	3	3	3	3	3			3	3	3	3	3	3	3	3	3
35	4	4		4	4	3	3	3	3	3	4	4	3			3	3	3	4	4	3	3	4	3
36	4	3		4	4	4	3	3	3	3	4	4	3			3	3	3	4	3	4	4	4	3
37	3	4		3	3	3	3	3	3	3	3	3	3			3	3	3	3	3	3	3	3	4
38	3	4		3	4	4	3	3	3	3	3	4	3			3	3	3	4	4	4	3	4	3
39	3	4		3	3	4	3	3	3	3	3	3	3			3	3	3	4	3	3	3	3	3
40	4	4		4	2	4	4	3	4	3	4	2	3			4	3	3	4	4	3	3	4	3
41	4	4		3	3	3	3	4	3	4	3	3	2			3	4	2	4	3	3	2	4	3
42	4	4		4	4	3	4	4	4	4	4	4	3			4	4	3	4	4	3	3	3	3
43	3	4		4	4	4	3	4	3	4	4	4	2			3	4	2	4	3	4	4	4	4
44	4	4		4	3	4	4	4	4	4	4	3	4			4	4	4	4	4	3	4	4	3
45	3	3		3	3	4	3	3	3	3	3	3	3			3	3	3	3	3	3	3	3	3
46	3	4		4	3	3	3	3	3	3	4	3	3			3	3	3	3	3	3	3	4	3
47	4	3		4	4	3	3	3	3	3	4	4	3			3	3	3	4	4	3	3	4	3
48	4	4		4	4	4	4	4	4	4	4	4	4			4	4	4	4	4	4	3	4	4
49	4	3		3	3	3	3	3	3	3	3	3	3			3	3	3	3	3	3	3	3	3
50	3	3		3	2	2	3	3	3	3	3	2	3			3	3	3	3	3	3	2	3	3

Lampiran 4

Tabulasi Jawaban Subjek Pada Skala Perspective-taking Pengendara Motor

S/I	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
1	3	3		2	3	3	3	2	3	3	2	3	3			3	3	3	2	3	3	2	3	3
2	3	3		2	4	4	4	2	4	4	2	4	4			4	3	3	2	4	4	2	3	4
3	3	3		3	3	3	3	3	3	3	3	3	3			3	3	3	3	3	3	3	3	3
4	3	3		3	4	3	4	3	3	4	3	4	4			3	3	4	3	4	4	3	3	3
5	4	3		4	3	4	3	4	3	3	3	3	4			4	3	3	4	3	3	3	4	3
6	3	3		3	3	3	3	3	3	3	3	3	3			3	3	3	3	3	3	3	3	3
7	3	3		2	3	4	3	2	3	3	2	4	3			4	3	3	2	4	3	2	3	4
8	3	3		4	3	2	3	4	3	3	4	3	3			2	3	3	4	3	3	4	3	3
9	4	4		3	3	4	3	3	3	3	3	3	4			4	4	4	3	3	3	3	4	3
10	4	4		3	3	3	3	3	3	3	3	3	4			3	3	3	3	3	3	3	4	3
11	4	4		4	4	4	4	3	4	4	3	4	4			4	4	4	3	4	4	4	4	4
12	3	3		3	3	3	3	3	3	3	3	3	3			3	3	3	3	3	3	3	3	3
13	3	4		3	4	4	4	3	4	4	3	3	4			4	4	4	3	3	4	3	3	3
14	3	3		3	3	3	3	3	3	3	3	4	3			3	3	3	3	4	3	3	3	4
15	3	3		4	3	3	4	4	3	4	4	4	3			3	3	3	4	4	4	4	3	4
16	3	3		3	2	2	3	3	3	3	3	2	2			2	3	2	3	2	3	3	3	2
17	3	3		3	3	3	4	3	3	3	3	4	3			3	3	3	3	4	4	3	3	4
18	4	4		3	3	3	4	4	4	4	4	3	4			3	3	3	3	3	4	4	4	4
19	4	3		4	3	4	3	3	4	3	3	4	3			4	3	3	4	4	3	3	4	4
20	3	4		4	3	3	3	4	3	3	3	2	3			3	4	3	3	2	3	4	3	2
21	4	3		3	3	3	3	3	3	3	3	3	3			3	3	3	3	3	3	3	4	3
22	4	4		4	4	3	4	4	3	3	4	4	4			3	4	4	4	4	4	4	4	4
23	3	4		3	3	2	3	3	4	4	3	4	3			3	4	3	3	4	4	3	3	4
24	3	2		3	4	3	3	3	2	3	3	3	4			3	2	4	3	3	3	3	3	3
25	3	3		3	3	3	4	3	3	4	3	3	3			3	3	3	3	3	4	3	3	3
26	4	4		4	3	4	3	4	3	3	3	4	4			4	4	4	3	4	3	4	4	4
27	4	2		3	4	3	4	3	4	4	4	4	4			3	4	4	4	4	4	3	4	3
28	3	3		4	3	3	3	4	3	3	3	4	3			3	3	3	3	4	3	4	3	4
29	4	3		4	3	3	3	4	3	3	4	3	3			3	3	3	4	3	3	4	4	3
30	3	3		3	3	4	4	3	3	4	3	4	3			4	3	3	3	4	4	3	3	4
31	3	3		4	3	3	3	4	3	3	4	2	3			3	3	3	4	2	3	4	3	2
32	4	4		3	4	3	4	3	4	4	4	3	4			3	4	3	3	3	4	3	4	3
33	4	4		4	4	4	3	4	4	4	4	3	4			4	4	4	4	4	3	4	4	4
34	3	3		3	3	2	2	3	3	2	3	2	3			2	3	2	3	2	2	3	3	2
35	3	4		4	3	3	4	4	3	4	4	3	4			3	4	3	4	3	4	4	3	3
36	3	4		4	4	3	3	4	3	3	3	4	3			3	4	3	3	4	3	4	3	4
37	4	3		3	3	3	4	3	3	4	3	3	3			3	3	3	3	3	4	3	4	3
38	3	4		3	4	2	3	3	4	3	3	3	4			2	4	4	3	3	3	3	3	3
39	3	3		3	3	3	4	3	3	4	4	3	3			3	3	3	4	3	4	3	3	3
40	3	2		4	4	4	4	4	2	4	4	3	4			4	2	4	4	3	4	4	3	3
41	3	3		2	3	3	3	2	3	3	2	3	3			3	3	3	2	3	3	2	3	3
42	3	4		3	4	4	3	3	4	3	3	3	4			4	4	4	3	3	3	3	3	3
43	4	4		4	3	3	3	4	4	3	4	4	4			3	4	4	4	4	3	3	4	4
44	3	3		3	3	4	4	3	3	4	3	4	3			4	3	3	3	4	4	3	3	3
45	3	3		3	3	2	3	3	3	3	3	3	3			3	3	3	3	3	3	3	3	3
46	3	3		3	3	3	3	3	3	4	3	3	3			3	3	3	3	4	4	3	3	4
47	3	4		3	3	3	3	3	4	3	3	3	4			3	4	4	3	3	3	3	3	3
48	4	3		2	3	4	3	2	4	3	2	4	4			4	3	3	2	4	3	2	4	4
49	3	3		3	3	2	3	3	3	3	3	2	3			2	3	3	3	2	3	3	3	2
50	3	2		3	2	3	3	3	2	3	3	3	2			3	2	3	3	3	3	3	3	3

Lampiran 12
DOKUMENTASI



Pengendara motor melawan arus / melawan arah



Parkir di badan jalan dengan cara sig-zag



Parkir yang tidak beraturan



Lampiran 5

Hasil Uji Skala Perspective-taking Pejalan kaki

a. Uji Reliabilitas Skala Perspective-taking Pejalan Kaki

Case Processing Summary

	N	%
Valid	50	100,0
Cases Excluded ^a	0	,0
Total	50	100,0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,885	21

b. Uji Validitas Skala Perspective-taking Pejalan Kaki

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
item1	67,4600	32,294	,445	,881
item2	67,3000	32,255	,467	,881
item4	67,3800	32,159	,470	,881
item5	67,5200	31,602	,459	,881
item6	67,6000	31,837	,440	,882
item7	67,6400	31,133	,614	,876
item8	67,6000	32,041	,531	,879
item9	67,6400	31,133	,614	,876
item10	67,6000	32,041	,531	,879
item11	67,3800	32,159	,470	,881
item12	67,5200	31,602	,459	,881
item13	67,7200	32,124	,486	,880
item16	67,6400	31,133	,614	,876
item17	67,6000	32,041	,531	,879
item18	67,7200	32,124	,486	,880
item19	67,3200	31,773	,552	,878

item20	67,4000	31,510	,588	,877
item21	67,6600	32,800	,414	,882
item22	67,7800	33,114	,341	,884
item23	67,3200	32,549	,371	,884
item24	67,6000	32,898	,365	,884

Scale Statistics

Mean	Variance	Std. Deviation	N of Items
70,9200	35,096	5,92415	21



Lampiran 6

Hasil Uji Skala Perspective-taking Pengendara Motor

a. Uji Reliabilitas Skala Perspective-taking Pengendara Motor

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	50	100,0
	Excluded ^a	0	,0
	Total	50	100,0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,871	21

b. Uji Validitas Skala Perspective-taking Pengendara Motor

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
item1	64,9600	37,100	,488	,865
item2	65,0200	37,000	,379	,868
item4	65,0600	36,384	,452	,866
item5	65,0600	36,833	,493	,865
item6	65,1400	36,409	,429	,867
item7	64,9600	36,896	,476	,865
item8	65,0800	36,810	,401	,868
item9	65,0600	37,282	,382	,868
item10	64,9600	37,345	,402	,867
item11	65,1200	36,761	,427	,867
item12	65,0200	36,061	,482	,865
item13	64,9000	35,724	,601	,861
item16	65,1000	36,541	,448	,866
item17	65,0200	36,551	,477	,865

item18	65,0400	36,284	,573	,862
item19	65,1200	36,965	,397	,868
item20	64,9800	35,653	,525	,863
item21	64,9200	36,891	,463	,866
item22	65,1000	36,745	,419	,867
item23	64,9600	37,100	,488	,865
item24	65,0200	35,857	,510	,864

Scale Statistics

Mean	Variance	Std. Deviation	N of Items
68,2800	40,124	6,33436	21

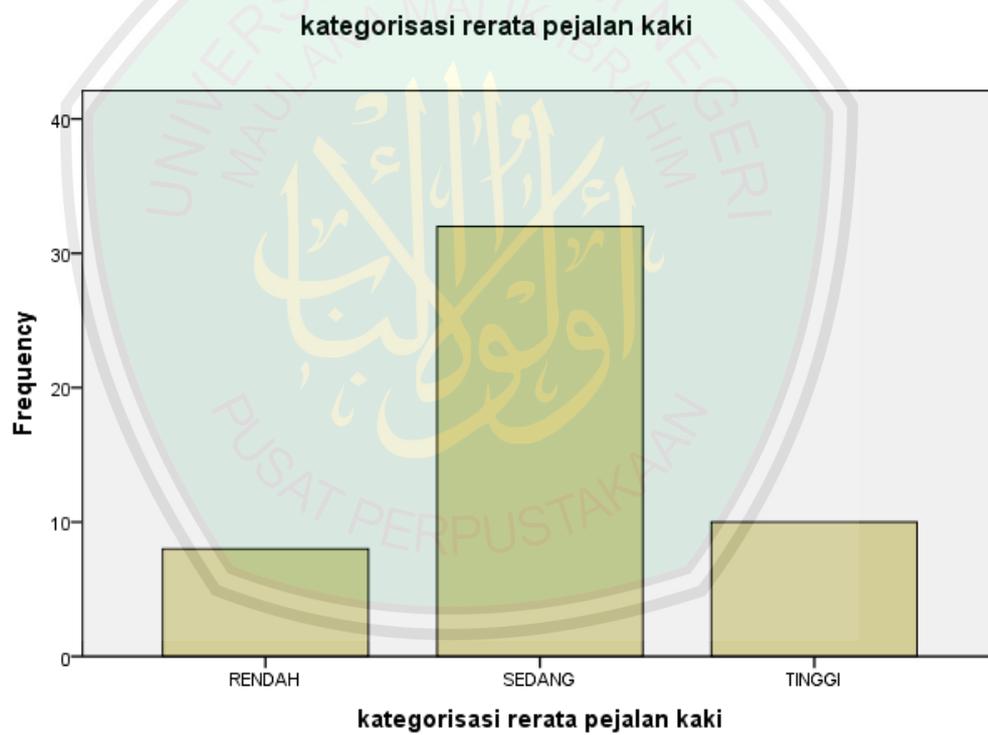


Lampiran 7

Kategori Persentase Tingkat Perspective-taking Pejalan Kaki

kategorisasi rerata pejalan kaki

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	RENDAH	8	16.0	16.0	16.0
	SEDANG	32	64.0	64.0	80.0
	TINGGI	10	20.0	20.0	100.0
	Total	50	100.0	100.0	



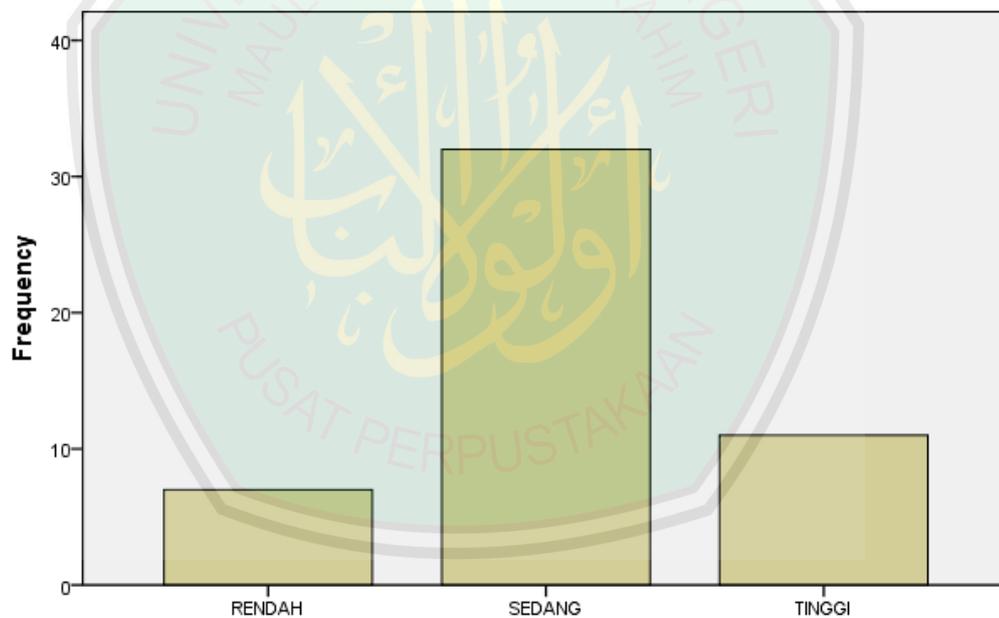
Lampiran 8

Kategorisasi Persentase Tingkat Perspective-taking Pengendara Motor

KATEGORISASI RERATA PENGENDARA MOTOR

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	RENDAH	7	14.0	14.0	14.0
	SEDANG	32	64.0	64.0	78.0
	TINGGI	11	22.0	22.0	100.0
	Total	50	100.0	100.0	

KATEGORISASI RERATA PENGENDARA MOTOR



KATEGORISASI RERATA PENGENDARA MOTOR

Lampiran 9

Hasil t-test Perspective-taking Pejalan Kaki dengan Perspective-taking Pengendara Motor

Group Statistics

	Mahasiswa	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
Perspective_taking	Pengendara Motor	50	68,2800	6,33436	,89581
	Pejalan Kaki	50	70,9200	5,92415	,83780

Independent Samples Test

		Perspective_taking		
		Equal variances assumed	Equal variances not assumed	
Levene's Test for Equality of Variances	F	,015		
	Sig.	,903		
	T	-2,152	-2,152	
t-test for Equality of Means	Df	98	97,564	
	Sig. (2-tailed)	,034	,034	
	Mean Difference	-2,64000	-2,64000	
	Std. Error Difference	1,22654	1,22654	
	95% Confidence Interval of the Difference	Lower	-5,07402	-5,07416
	Upper	-2,20598	-2,20584	