

Attitude Toward Behavior, Subjective Norm, dan Perceive Behavioral Control sebagai prediktor terhadap Kepatuhan Berlalu lintas pada Pengendara Motor di Kota Makassar

Attitude Toward Behavior, Subjective Norm, and Perceive Behavioral Control as a predictor of Traffic Obedience on Motorcyclists in Makassar

Jan Arianto Asther*, Patmawaty Taibe, Arie Gunawan Hazairin Zubair
Fakultas Psikologi Universitas Bosowa
Email: arianto.asther17@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk melihat apakah *Attitude Toward Behavior*, *Subjective Norm*, dan *Perceive Behavioral Control* dapat menjadi prediktor terhadap Kepatuhan Berlalu Lintas pada Pengendara Motor di Kota Makassar. Adapun jumlah sampel dalam penelitian ini adalah sebanyak 453 responden. Teknik pengumpulan data dilakukan menggunakan dua skala yaitu skala Kepatuhan yang dikonstruksi oleh peneliti dengan reliabilitas sebesar 0.69 dan skala *Attitude Toward Behavior*, skala *Subjective Norm*, dan skala *Perceive Behavioral Control* yang diadaptasi oleh Sari (2021) dan dimodifikasi oleh peneliti untuk disesuaikan dengan konteks penelitian dengan nilai reliabilitas sebesar 0.336, 0.749, dan 0.610. Pendekatan penelitian yang digunakan adalah pendekatan kuantitatif dengan menggunakan teknik analisis regresi berganda. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa *Attitude Toward Behavior*, *Subjective Norm*, dan *Perceive Behavioral Control* dapat menjadi Prediktor terhadap Kepatuhan Berlalu Lintas pada Pengendara Motor di Kota Makassar.

Kata Kunci: Kepatuhan, *Theory of Planned Behavior*, Pengendara Motor.

Abstract

This study aims to see whether *Attitude Toward Behavior*, *Subjective Norm*, and *Perceive Behavioral Control* can be predictors of Traffic Obedience on Motorcyclists in Makassar City. The number of samples in this study were 453 respondents. Data collection techniques were carried out using two scales, namely the Obedience scale which was constructed by the researcher with a reliability of 0.69 and the *Attitude Toward Behavior* scale, the *Subjective Norm* scale, and the *Perceive Behavioral Control* scale which was adapted by Sari (2021) and modified by the researcher to suit the research context by reliability values are 0.336, 0.749, and 0.610. The research approach used is a quantitative approach using multiple regression analysis techniques. The results of this study indicate that *Attitude Toward Behavior*, *Subjective Norm*, and *Perceive Behavioral Control* can be predictors of Traffic Obedience on Motorcyclists in Makassar City.

Keywords: Obedience, *Theory of Planned Behavior*, Motorcyclists

PENDAHULUAN

Indonesia adalah negara di ASEAN yang dengan tingkatan penduduk terbanyak dan menempati posisi pertama dengan jumlah penduduk yaitu mencapai 273 juta jiwa. Diketahui bahwa terdapat peningkatan jumlah penduduk sebanyak 2,5 juta jiwa di tahun 2021 dengan angka kelahiran sebanyak 691 ribu jiwa dan angka kematian sebanyak 1,5 juta jiwa (Kemendagri, 2022). Meningkatnya jumlah penduduk yang terus terjadi setiap tahunnya juga menyebabkan semakin meningkatnya permintaan alat transportasi seperti mobil dan motor di Indonesia. Dilansir dari Badan Pusat Statistik (2020) menunjukkan data jumlah kendaraan roda dua di Indonesia tahun 2020 menurut jenisnya berjumlah sebanyak 115 juta unit sepeda motor dan 15,7 juta unit untuk mobil penumpang. Peningkatan jumlah kendaraan setiap tahunnya juga tidak lepas dari yang namanya fenomena perilaku berlalu lintas.

Dilansir dari CNN Indonesia (2021) menunjukkan populasi kendaraan di Indonesia mencapai lebih dari 133 juta unit dalam kurun waktu dua tahun terakhir. Peningkatan jumlah kendaraan ini tentunya akan menimbulkan dampak seperti kemacetan, meningkatnya jumlah pelanggaran lalu lintas, dan yang paling parah adalah kecelakaan lalu lintas. Pelanggaran lalu lintas terjadi karena kesenjangan antara peraturan dengan kenyataan yang diharapkan terjadi di lapangan. Pada kenyataannya, masalah pelanggaran lalu lintas masih sering kita temui saat ini di sekitar kita. Beberapa bentuk ketidakpatuhan pengendara lalu lintas yang sering terjadi diantaranya yaitu menerobos lampu lalu lintas, tidak memiliki surat izin mengemudi, melawan arus, berkendara namun belum cukup usia, melanggar rambu lalu lintas dan lain sebagainya.

Berdasarkan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah tertuang beberapa pasal yang mengatur tentang peraturan berlalu lintas. Seperti yang tertuang di dalam pasal 106 (1) tentang pengendara yang harus berkonsentrasi pada saat berkendara. Kemudian pada pasal 106 ayat 8 tentang pengendara yang harus menggunakan helm pada saat berkendara. Ada juga pasal 77 dan 81 tentang pengemudi yang wajib memiliki Surat Izin Mengemudi. Undang-Undang tersebut diharapkan dapat menekan jumlah pelanggaran lalu lintas yang ada di Indonesia.

Blass (1991) mengemukakan bahwa kepatuhan adalah sikap dan tingkah laku individu dalam mempercayai, menerima, dan melakukan perintah atau aturan yang telah ditetapkan oleh seseorang yang memiliki otoritas (wewenang) terhadap aturan tersebut. Kepatuhan bahkan dapat mengakibatkan individu melakukan hal-hal yang tidak etis karena menganggap bahwa yang akan bertanggung jawab terhadap perilakunya adalah orang yang membuat aturan tersebut (Milgram, 1978). Baron & Byrne (2005) menyatakan bahwa kepatuhan merupakan suatu bentuk pengaruh sosial di mana seseorang memberikan perintah terhadap orang lain untuk melakukan sesuatu. Myers (2012) menyatakan bahwa kepatuhan adalah individu yang berperilaku sesuai dengan apa yang diperintahkan oleh orang lain kepada dirinya.

Berdasarkan pemaparan di atas terkait bentuk-bentuk pelanggaran lalu lintas seperti tidak memakai helm, berkendara tidak sesuai arus, melanggar lampu lalu lintas, tidak mematuhi rambu-rambu di jalan, dan berkendara sambil bermain ponsel menunjukkan adanya indikasi perilaku tidak patuh terhadap aturan lalu lintas. Maka dari itu, perlu diketahui sebelumnya bagaimana perilaku kepatuhan berlalu lintas tersebut dapat terjadi pada individu. Hasil-hasil penelitian yang menunjukkan faktor-faktor yang memengaruhi perilaku berlalu lintas seperti sikap oleh Rakhmani (2013); Sadono (2015); Fuady (2020); Jalaludin, Widyaningsih, dan Dwiatmoko (2022), kontrol diri oleh Marsaid, Hidayat, dan Ahsan (2013), kesadaran diri oleh Arifuddin & Risal (2021), konformitas oleh Arifin (2016), dan lainnya masih perlu untuk dibuktikan kebenarannya apakah faktor-faktor tersebut benar-benar memengaruhi perilaku berlalu lintas.

Theory of Planned Behavior (TPB) adalah teori yang dikembangkan oleh Ajzen (1991) yang digunakan untuk menjelaskan bagaimana terbentuknya suatu perilaku. *Theory of Planned Behavior* merupakan pengembangan dari teori sebelumnya yaitu *Theory of Reason Action* (TRA) yang juga dikembangkan oleh Ajzen dan Fishbein (1975). TPB dan TRA sebenarnya sama-sama menjelaskan bahwa perilaku individu terbentuk karena adanya niat atau intensi untuk melakukan suatu perilaku. Semakin tinggi niat yang dimiliki individu untuk melakukan suatu perilaku maka kecenderungan untuk melakukan perilaku tersebut akan semakin tinggi dan begitu pula sebaliknya. Terdapat tiga komponen utama yang membangun TPB yaitu sikap (*attitude*), norma subjektif (*subjective norm*), dan persepsi kontrol keperilakuan (*perceived behavioral control*) yang mempengaruhi niat atau intensi sehingga muncul sebuah perilaku sesuai dengan tinggi atau rendahnya niat yang dimiliki individu terhadap perilaku tersebut.

Fishbein dan Ajzen (1975) menyatakan bahwa intensi sebagai kesiapan yang dimiliki seseorang dalam mewujudkan suatu perilaku yang ingin dilakukan. Usaha yang dilakukan individu dalam mengendalikan kemauannya untuk mewujudkan suatu perilaku akan memengaruhi tinggi atau rendahnya intensitas untuk menampilkan perilaku. Intensitas dapat dipengaruhi oleh tiga komponen yaitu sikap, norma subjektif, dan kontrol perilaku yang dirasakan. Fishbein & Ajzen (1975) menjelaskan sikap sebagai suatu perasaan yang sifatnya umum dan dimiliki oleh setiap orang berupa perasaan positif atau negatif terhadap suatu objek. Fishbein & Ajzen menyatakan bahwa aspek-aspek sikap terdiri atas dua yaitu *behavioral belief* dan *outcome evaluation*. *Behavioral belief* (keyakinan perilaku) merupakan keyakinan yang dimiliki terhadap suatu perilaku tertentu yang mendorong munculnya sikap. *Outcome evaluation* (evaluasi hasil) merupakan respon evaluasi yang bersifat positif atau negatif terhadap suatu perilaku yang akan dilakukan berdasarkan keyakinan yang dimiliki.

Ajzen (1991) menjelaskan bahwa norma subjektif adalah persepsi individu terhadap tekanan sosial yang dirasakan dan mempengaruhi individu tersebut dalam berperilaku. Norma subjektif tidak hanya dipengaruhi oleh harapan orang-orang sekitar terhadap sesuatu terhadap individu tetapi juga ditentukan oleh keinginan dari dalam diri sendiri untuk mengikuti norma sosial yang ada. Ajzen (1991) menyatakan bahwa *Perceived Behavioral Control* (Persepsi Kontrol Keperilakuan) merupakan persepsi individu tentang suatu situasi yang mempengaruhi suatu perilaku apakah mudah untuk dilakukan atau sulit untuk dilakukan. Persepsi Kontrol Keperilakuan mempengaruhi keyakinan individu tentang ada tidaknya faktor-faktor yang mendukung atau menghambat individu untuk melakukan suatu perilaku. Sehingga persepsi mengenai kontrol perilaku tersebut dapat memberikan dampak pada perilaku yang akan dilakukan.

Berdasarkan uraian di atas maka perlu untuk melihat terkait kepatuhan berlalu lintas ditinjau dari ketiga komponen *Theory of Planned Behavior* (TPB) yaitu Sikap terhadap perilaku, Norma subjektif, dan Kontrol perilaku yang dirasakan dalam memprediksi tingkat kepatuhan berlalu lintas pengendara motor di Kota Makassar.

Theory of Planned Behavior

Theory of Planned Behavior (TPB) adalah teori yang dikembangkan oleh Ajzen (1991) yang digunakan untuk menjelaskan bagaimana terbentuknya suatu perilaku yang berfokus. *Theory of Planned Behavior* merupakan pengembangan dari teori sebelumnya yaitu *Theory of Reason Action* (TRA) yang juga dikembangkan oleh Ajzen dan Fishbein (1975). Terdapat tiga komponen utama dalam *Theory of Planned Behavior* yaitu sikap terhadap perilaku (*attitude toward behavior*), norma subjektif (*subjective norm*), dan kontrol perilaku yang dirasakan (*perceive behavioral control*) yang mempengaruhi niat atau intensi sehingga muncul sebuah perilaku sesuai dengan tinggi atau rendahnya niat yang dimiliki individu terhadap perilaku dalam hal ini perilaku berlalu lintas.

Attitude toward Behavior

Fishbein & Ajzen (1975) menjelaskan sikap sebagai suatu perasaan yang sifatnya umum dan dimiliki oleh setiap orang berupa perasaan positif atau negative terhadap suatu objek. Fishbein & Ajzen menyatakan bahwa aspek-aspek sikap terdiri atas dua yaitu *behavioral belief* dan *outcome evaluation*. *Behavioral belief* (keyakinan perilaku) merupakan keyakinan yang dimiliki terhadap suatu perilaku tertentu yang mendorong munculnya sikap. *Outcome evaluation* (evaluasi hasil) merupakan respon evaluasi yang bersifat positif atau negatif terhadap suatu perilaku yang akan dilakukan berdasarkan keyakinan yang dimiliki.

Subjective Norm

Fishbein & Ajzen (1975) mendefinisikan norma subjektif sebagai keyakinan seseorang dalam melakukan atau tidak melakukan perilaku tertentu yang dipengaruhi oleh lingkungan sosialnya. Fishbein & Ajzen menyatakan bahwa aspek-aspek norma subjektif terdiri atas dua yaitu *normative belief* dan *motivation to comply*. *Normative belief* (keyakinan normatif) yaitu perasaan subjektif individu terhadap suatu perilaku yang memengaruhi individu untuk melakukan atau tidak melakukan perilaku tersebut. *Motivation to comply* (motivasi untuk mematuhi) yaitu motivasi yang dimiliki individu untuk mengikuti harapan orang lain untuk melakukan atau tidak melakukan suatu perilaku.

Ajzen (1991) menjelaskan bahwa norma subjektif adalah persepsi individu terhadap tekanan sosial yang dirasakan dan mempengaruhi individu tersebut dalam berperilaku. Norma subjektif tidak hanya dipengaruhi oleh harapan orang-orang sekitar terhadap sesuatu terhadap individu tetapi juga ditentukan oleh keinginan dari dalam diri sendiri untuk mengikuti norma sosial yang ada.

Perceive Behavioral Control

Ajzen (1991) menyatakan bahwa *Perceived Behavioral Control* (Persepsi Kontrol Keperilakuan) merupakan persepsi individu tentang suatu situasi yang mempengaruhi suatu perilaku apakah mudah untuk dilakukan atau sulit untuk dilakukan. Persepsi Kontrol Keperilakuan mempengaruhi keyakinan individu tentang ada tidaknya faktor-faktor yang mendukung atau menghambat individu untuk melakukan suatu perilaku. Sehingga persepsi mengenai kontrol perilaku tersebut dapat memberikan dampak pada perilaku yang akan dilakukan.

Ajzen (2006) menjelaskan bahwa terdapat dua faktor yang mempengaruhi *perceived behavioral control* yaitu *capacity aspect* dan *autonomy aspect*. *Capacity aspect* merupakan kemampuan individu untuk melakukan atau tidak melakukan perilaku tertentu. Kemampuan yang dimiliki individu dalam

melakukan perilaku tertentu dapat membentuk persepsi individu terhadap perilaku yang akan dilakukan. *Autonomy* aspect merupakan kemampuan individu dalam mengatur kendali dirinya terhadap perilaku yang akan dilakukan.

Obedience (Kepatuhan)

Teori kepatuhan pertama kali dikemukakan oleh Milgram (1963) yang menyatakan bahwa kepatuhan adalah kecenderungan individu untuk berperilaku patuh terhadap perintah orang lain yang memiliki otoritas. Kepatuhan dapat mengakibatkan individu melakukan hal-hal yang tidak etis apabila hal tersebut berasal dari otoritas karena menganggap bahwa otoritas yang akan bertanggung jawab terhadap perilakunya (Milgram, 1978). Blass (1999) mengatakan bahwa kepatuhan adalah sikap dan tingkah laku individu dalam mempercayai (*belief*), menerima (*accept*), dan melakukan (*act*) suatu perintah atau peraturan yang telah ditetapkan oleh orang yang memiliki wewenang terhadap aturan tersebut (otoritas).

METODE PENELITIAN

Responden

Partisipan dalam penelitian ini sebanyak 453 responden yang merupakan pengendara motor di Kota Makassar dengan jumlah pengendara laki-laki sebanyak 192 dan pengendara perempuan sebanyak 261. Teknik *sampling* yang digunakan dalam penelitian ini yaitu *Non-probability sampling* dengan teknik *purposive sampling* melalui penyebaran skala *online*.

Instrumen penelitian

Skala *attitude toward behavior* yang digunakan dalam penelitian ini adalah skala yang diadaptasi dari Sari (2021) dan dimodifikasi oleh peneliti. Skala *attitude toward behavior* disusun berdasarkan teori yang dikemukakan oleh Ajzen (1991) dengan Cronbach Alpha sebesar 0.336. Skala ini terdiri dari 6 item. Skala *subjective norm* yang digunakan dalam penelitian ini adalah skala yang diadaptasi dari Sari (2021) dan dimodifikasi oleh peneliti. Skala *subjective norm* disusun berdasarkan teori yang dikemukakan oleh Ajzen (1991) dengan Cronbach Alpha sebesar 0.749. Skala ini terdiri dari 13 item.

Skala *perceive behavioral control* yang digunakan dalam penelitian ini adalah skala yang diadaptasi dari Sari (2021) dan dimodifikasi oleh peneliti. Skala *perceive behavioral control* disusun berdasarkan teori yang dikemukakan oleh Ajzen (1991) dengan Cronbach Alpha sebesar 0.663. Skala ini terdiri dari 11 item. Skala *obedience* yang digunakan dalam penelitian ini adalah skala yang dikonstruksi oleh peneliti berdasarkan teori Blass (1999) dengan Cronbach Alpha sebesar 0.690. Skala ini terdiri dari 24 item.

Teknik Analisis Data

Penelitian ini menggunakan penelitian kuantitatif dengan teknik analisis regresi berganda. Teknik analisis regresi berganda digunakan karena penelitian ini menggunakan tiga variabel independen dan satu variabel dependen. Adapun variabel dependen dalam penelitian ini yaitu kepatuhan (*obedience*), sedangkan variabel independen dalam penelitian ini yaitu *attitude toward behavior*, *subjective norm*, dan *perceive behavioral control*.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil Analisis Data

Pada penelitian ini ditemukan hasil bahwa Sikap terhadap perilaku, Norma subjektif, dan Kontrol perilaku yang dirasakan dapat menjadi prediktor Kepatuhan pada pengendara motor di Kota Makassar. Hasil analisis data dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 1. Demografi Responden

Demografi	Kategori	Frekuensi	Persentase (%)
Jenis Kelamin	Laki-laki	192	42.4
	Perempuan	261	57.6
Usia	19-23 tahun	406	89.6
	24-28 tahun	37	8.2
	29-33 tahun	10	2.2
Status Pernikahan	Belum menikah	429	94.7
	Sudah menikah	24	5.3

Berdasarkan Tabel 1 di atas menunjukkan bahwa jumlah responden sebanyak 453 responden dengan jenis kelamin laki-laki sebanyak 192 (42.4%) dan perempuan sebanyak 261 (57.6%). Dengan rentang usia terbanyak yaitu 19-23 tahun sebanyak 406 (89.6%), dan status pernikahan dengan jumlah responden yang belum menikah sebanyak 429 (94.7%) dan sudah menikah sebanyak 24 (5.3%).

Tabel 2. Kategorisasi Kepatuhan

Kategori	Frekuensi	Persentase (%)
Sangat Tinggi	22	4.9
Tinggi	57	12.6
Sedang	264	58.3
Rendah	77	12.6
Sangat Rendah	33	7.3

Berdasarkan Tabel 2 di atas menunjukkan bahwa dari total 453 responden terdapat 22 responden yang termasuk dalam kategori sangat tinggi, 57 responden termasuk dalam kategori tinggi, 254 responden termasuk dalam kategori sedang, 77 responden termasuk dalam kategori rendah, dan 33 responden termasuk dalam kategori sangat rendah.

Tabel 3. Kategorisasi Sikap terhadap perilaku

Kategori	Frekuensi	Persentase (%)
Sangat Tinggi	19	4.2
Tinggi	42	9.3
Sedang	193	42.6
Rendah	152	33.6
Sangat Rendah	47	10.4

Berdasarkan Tabel 3 di atas menunjukkan bahwa dari total 453 responden terdapat 19 responden yang termasuk dalam kategori sangat tinggi, 42 responden termasuk dalam kategori tinggi, 193 responden termasuk dalam kategori sedang, 152 responden termasuk dalam kategori rendah, dan 47 responden termasuk dalam kategori sangat rendah.

Tabel 4. Kategorisasi Norma subjektif

Kategori	Frekuensi	Persentase (%)
Sangat Tinggi	21	4.6
Tinggi	74	16.3
Sedang	240	53.0
Rendah	82	18.1
Sangat Rendah	36	7.9

Berdasarkan Tabel 4 di atas menunjukkan bahwa dari total 453 responden terdapat 21 responden yang termasuk dalam kategori sangat tinggi, 74 responden termasuk dalam kategori tinggi, 240 responden termasuk dalam kategori sedang, 82 responden termasuk dalam kategori rendah, dan 36 responden termasuk dalam kategori sangat rendah.

Tabel 5. Kategorisasi Kontrol perilaku yang dirasakan

Kategori	Frekuensi	Persentase (%)
Sangat Tinggi	23	5.1
Tinggi	52	11.5
Sedang	229	50.6
Rendah	121	26.7
Sangat Rendah	28	6.2

Berdasarkan Tabel 5 di atas menunjukkan bahwa dari total 453 responden terdapat 23 responden yang termasuk dalam kategori sangat tinggi, 52 responden termasuk dalam kategori tinggi, 229

responden termasuk dalam kategori sedang, 121 responden termasuk dalam kategori rendah, dan 28 responden termasuk dalam kategori sangat rendah.

Hasil penelitian juga ditemukan bahwa variabel Sikap terhadap perilaku, Norma subjektif, dan Kontrol perilaku yang dirasakan secara bersama-sama mampu memprediksi kepatuhan pada pengendara motor di Kota Makassar. Hasil analisis data dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel 6. Kontrol perilaku yang dirasakan, Norma subjektif, Kontrol perilaku yang dirasakan secara bersama-sama sebagai prediktor terhadap Kepatuhan

Variabel	R Square*	Kontribusi	F**	P***	Keterangan
Kontrol perilaku yang dirasakan, Norma subjektif, dan Sikap terhadap perilaku terhadap Kepatuhan	0.382	38.2%	92,421	0.000	Signifikan

Berdasarkan Tabel 6 di atas menunjukkan bahwa nilai koefisien determinan variabel Sikap terhadap perilaku, Norma subjektif, dan Kontrol perilaku yang dirasakan sebesar 0.382. Hal ini mengartikan bahwa besaran kontribusi ketiga variabel terhadap kepatuhan sebesar 38.2% dan masih terdapat 62.8% faktor lain yang dapat mempengaruhi variabel kepatuhan diluar dari ketiga variabel diatas. Adapun nilai kontribusi variabel sebesar ($F_{(df)} = 92.421, p < 0.005$) dengan signifikansi 0.000 yang berarti bahwa variabel Sikap terhadap perilaku, Norma subjektif, dan Kontrol perilaku yang dirasakan secara bersama-sama dapat memprediksi Kepatuhan pengendara motor di Kota Makassar.

Tabel 7. Sikap terhadap perilaku, Norma subjektif, dan Kontrol perilaku yang dirasakan sebagai prediktor terhadap Kepatuhan

Variabel	R Square	Kontribusi	F	p	Keterangan
Sikap terhadap perilaku terhadap Kepatuhan	0.157	15.7%	84.057	0.000	Signifikan
Norma Subjektif terhadap Kepatuhan	0.244	24.4%	145.536	0.000	Signifikan
Kontrol perilaku yang dirasakan terhadap Kepatuhan	0.288	28.8%	182.511	0.000	Signifikan

Berdasarkan Tabel 7 di atas menunjukkan bahwa nilai kefisien determinan Sikap terhadap perilaku sebesar 0.157 yang berarti bahwa kontribusi variabel sikap terhadap perilaku sebesar 15.7%. Adapun nilai kontribusi variabel sebesar ($F_{(df)} = 84.057, p < 0.005$) dengan signifikansi 0.000 yang berarti bahwa variabel Sikap terhadap perilaku dapat memprediksi Kepatuhan pengendara motor di Kota Makassar. Selanjutnya nilai koefisien determinan Norma subjektif sebesar 0.244 yang berarti bahwa kontribusi variabel norma subjektif sebesar 24.4%. Adapun nilai kontribusi variabel sebesar ($F_{(df)} = 145.536, p < 0.005$) dengan signifikansi 0.000 yang berarti bahwa variabel Norma subjektif dapat memprediksi Kepatuhan pengendara motor di Kota Makassar. Terakhir yaitu nilai koefisien determinan Kontrol perilaku yang dirasakan sebesar 0.288 yang berarti bahwa kontribusi variabel kontrol perilaku yang dirasakan sebesar 28.8%. Adapun nilai kontribusi variabel sebesar ($F_{(df)} = 182.511, p < 0.005$) dengan signifikansi 0.000 yang berarti bahwa variabel Kontrol perilaku yang dirasakan dapat memprediksi Kepatuhan pengendara motor di Kota Makassar.

Pembahasan

Berdasarkan hasil analisis data pada variabel Kepatuhan dengan jumlah responden sebanyak 453 responden menunjukkan tingkat kategorisasi yang bervariasi. Pada demografi jenis kelamin berada pada kategori sedang, demografi usia berada pada kategori sedang, dan demografi status pernikahan berada pada kategori sedang. Sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel kepatuhan jika dilihat berdasarkan ketiga demografi semuanya berada pada kategori sedang.

Adapun faktor yang dapat memengaruhi Kepatuhan berdasarkan hasil penelitian ini adalah jenis kelamin. Hasil penelitian yang dilakukan oleh Mulyani, Budiman, dan Sakinah (2020) menunjukkan bahwa tidak ada pengaruh perbedaan jenis kelamin dengan kepatuhan. Sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Putra, dkk (2021) bahwa tidak ada hubungan antara jenis kelamin dengan tingkat kepatuhan. Hal tersebut juga dapat dilihat dari hasil deskriptif jenis kelamin menunjukkan bahwa baik laki-laki maupun perempuan sama-sama berada pada kategori sedang.

Faktor lain yang dapat mempengaruhi Kepatuhan berdasarkan hasil penelitian ini adalah usia. Asumsi peneliti terkait dengan usia bahwa semakin bertambahnya usia seseorang maka semakin patuh

pula dengan kepatuhan berlalu lintas. Hal tersebut sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Arianto & Arifin (2016) yang menunjukkan bahwa ada pengaruh usia terhadap kepatuhan berlalu lintas. Penelitian lain yang dilakukan oleh Putra dkk (2021) menunjukkan bahwa usia dapat mempengaruhi tingkat kepatuhan terutama usia yang termasuk dalam generasi Z. Hasil deskriptif yang telah dilakukan pada Kepatuhan berdasarkan Usia menunjukkan bahwa usia 19-23 tahun mendapatkan frekuensi terbanyak yaitu sebanyak 406 responden.

Berdasarkan hasil analisis regresi yang telah dilakukan untuk melihat variabel *attitude toward behavior* dalam memprediksi Kepatuhan berlalu lintas pada pengendara motor di Kota Makassar menunjukkan bahwa sebanyak 15.7% variabel Kepatuhan dapat dijelaskan oleh variabel *attitude toward behavior*. Kemudian, hasil analisis regresi untuk melihat variabel *subjective norm* dalam memprediksi Kepatuhan berlalu lintas pada pengendara motor di Kota Makassar menunjukkan bahwa sebanyak 24.4% variabel Kepatuhan dapat dijelaskan oleh variabel *subjective norm*. Terakhir hasil analisis regresi untuk melihat variabel *perceive behavioral control* dalam memprediksi Kepatuhan berlalu lintas pada pengendara motor di Kota Makassar menunjukkan bahwa sebanyak 28.8% variabel Kepatuhan dapat dijelaskan oleh variabel *perceive behavioral control*.

Berdasarkan hasil analisis regresi berganda yang telah dilakukan oleh peneliti untuk melihat variabel *Attitude toward behavior*, *Subjective norm*, dan *Perceived behavioral control* dalam memprediksi tingkat kepatuhan berlalu lintas pada pengendara motor di Kota Makassar memperoleh hasil bahwa ketiga variabel tersebut secara signifikan bersama-sama dapat menjadi prediktor terhadap Kepatuhan. *Attitude toward behavior*, *Subjective norm*, dan *Perceived behavioral control* berkontribusi sebesar 38.2% terhadap Kepatuhan dengan signifikansi ($p < 0.05$).

Hasil penelitian menunjukkan bahwa *Attitude toward behavior*, *Subjective norm*, dan *Perceived behavioral control* memiliki pengaruh positif terhadap tingkat kepatuhan berlalu lintas pada pengendara motor di Kota Makassar yang artinya semakin tinggi *Attitude toward behavior*, *Subjective norm*, dan *Perceived behavioral control* maka semakin tinggi pula tingkat kepatuhan berlalu lintas pada pengendara motor di Kota Makassar. Hal ini sejalan dengan penelitian Samudra, Maslichac, dan Dwiyani (2020) yang menyatakan bahwa *Attitude toward behavior*, *Subjective norm*, dan *Perceive behavioral control* mempengaruhi secara positif terhadap kepatuhan yang artinya apabila ketiga variabel tersebut tinggi maka semakin tinggi pula tingkat Kepatuhan. Namun hasil tersebut dengan penelitian yang dilakukan oleh Tondok, Ardiansyah, & Ayuni (2012) yang menunjukkan bahwa hanya variabel *Perceive Behavioral Control* yang dapat memprediksi kepatuhan, sedangkan variabel *Attitude toward behavior* dan *Subjective Norm* tidak dapat memprediksi kepatuhan.

Berdasarkan asumsi peneliti, keterkaitan antara variabel independen terhadap variabel dependen dapat dilihat dari aspek variabel Kepatuhan yaitu *belief*, *accept*, dan *act*. Dari ketiga aspek tersebut dapat dijelaskan dinamika terjadinya kepatuhan berlalu lintas pengendara motor. Apabila pengendara motor mempercayai dan menerima peraturan terkait keselamatan berlalu lintas maka kemungkinan besar pengendara tersebut akan melakukan apa yang tertulis di peraturan tersebut (patuh terhadap aturan lalu lintas). Namun, hal tersebut dapat berubah ketika dipengaruhi oleh faktor sikap, norma subjektif, dan kontrol perilaku yang dirasakan.

Pengendara motor yang memiliki sikap positif terhadap aturan lalu lintas seperti memikirkan untuk tidak melanggar peraturan lalu lintas maka hal tersebut yang akan mempengaruhi perilaku pengendara tersebut yang dalam hal ini yaitu patuh terhadap aturan lalu lintas. Sebaliknya jika pengendara motor memiliki sikap negatif seperti sikap tidak peduli terhadap keselamatan berkendara maka pengendara motor tersebut kemungkinan besar akan tidak patuh terhadap peraturan lalu lintas. Ketidakpatuhan pengendara terhadap aturan lalu lintas yang menyebabkan mengapa sampai saat ini masih banyak terjadi pelanggaran lalu lintas.

Norma subjektif juga menjadi salah satu faktor yang dapat mempengaruhi kepatuhan pengendara motor. Apabila pengendara motor memiliki norma subjektif yang positif seperti banyak orang-orang atau pengendara motor lain di sekitarnya yang melanggar tetapi ia tetap taat terhadap aturan lalu lintas maka pengendara tersebut memiliki tingkat kepatuhan yang tinggi. Pengendara motor yang memiliki norma subjektif yang positif memikirkan bahwa apabila melakukan pelanggaran lalu lintas hanya akan membahayakan dirinya ketika berkendara.

Faktor lainnya yang juga dapat mempengaruhi Kepatuhan yaitu Kontrol perilaku yang dirasakan. Apabila pengendara motor sedang berkendara dan dihadapkan dengan situasi tertentu. Apabila pengendara merasa situasi pada saat itu memungkinkan dirinya untuk melakukan pelanggaran seperti jalanan yang sedang sepi atau tidak ada polisi yang berjaga maka kemungkinan besar pengendara tersebut akan melakukan pelanggaran lalu lintas. Namun jika pengendara merasa situasi saat itu tidak

memungkinkan untuk dirinya melakukan pelanggaran lalu lintas seperti jalanan yang ramai, banyak polisi yang berjaga, melihat pengendara lain di sekitarnya tidak ada yang melanggar maka kemungkinan besar ia tidak akan melakukan pelanggaran lalu lintas.

Hasil penelitian yang telah dilakukan juga menunjukkan bahwa Kepatuhan pengendara motor di Kota Makassar berada pada taraf sedang yang artinya pengendara motor tidak memiliki kecenderungan untuk sangat patuh terhadap aturan lalu lintas atau juga kecenderungan untuk tidak patuh terhadap aturan lalu lintas. Patuh atau tidaknya pengendara motor dipengaruhi oleh tiga faktor yaitu sikap terhadap perilaku, norma subjektif, dan kontrol perilaku yang dirasakan. Ketiga faktor tersebut berpengaruh positif terhadap kepatuhan pengendara motor yang artinya sikap terhadap perilaku, norma subjektif, dan kontrol perilaku yang dirasakan bersifat positif maka tingkat kepatuhan pengendara motor akan tinggi begitupun sebaliknya.

Pengendara sepeda motor sebenarnya sudah sadar akan pentingnya keselamatan berlalu lintas hanya saja ada faktor-faktor lain yang dapat memengaruhi mengapa pengendara terkhusus bagi pengendara motor melakukan pelanggaran lalu lintas seperti faktor Motivasi (Tondok, Ardiansyah, & Ayuni (2012), Persepsi (Tangkudung, Sampouw, & Tjahjono, 2010), dan faktor pengetahuan hukum berlalu lintas (Firmansyah & Tahir, 2014). Namun hasil penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti telah sesuai dengan dugaan peneliti yang terdapat pada rumusan masalah yaitu *Attitude toward behavior*, *Subjective norm*, dan *perceived behavioral control* dapat menjadi prediktor Kepatuhan Berlalu Lintas pada Pengendara Motor di Kota Makassar.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan untuk melihat *Attitude Toward Behavior*, *Subjective Norm*, dan *Perceived Behavioral Control* sebagai Prediktor terhadap Kepatuhan Berlalu Lintas pada Pengendara Motor di Kota Makassar dapat ditarik kesimpulan bahwa ketiga variabel secara signifikan dapat menjadi prediktor terhadap Kepatuhan Berlalu Lintas. *Attitude Toward Behavior*, *Subjective Norm*, dan *Perceived Behavioral Control* memiliki kontribusi sebesar 38.2% dalam mempengaruhi variabel Kepatuhan. Adapun ketiga variabel berpengaruh positif terhadap Kepatuhan Berlalu Lintas yang artinya bahwa semakin tinggi *Attitude Toward Behavior*, *Subjective Norm*, dan *Perceived Behavioral Control* maka semakin tinggi pula Kepatuhan Berlalu Lintas pada Pengendara Motor di Kota Makassar. Sebaliknya, semakin rendah *Attitude Toward Behavior*, *Subjective Norm*, dan *Perceived Behavioral Control* maka semakin rendah pula Kepatuhan Berlalu Lintas pada Pengendara Motor di Kota Makassar.

DAFTAR PUSTAKA

- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational behavior and human decision processes*, 50(2), 179-211.
- Ajzen, I. (2006). Behavioral interventions based on the theory of planned behavior.
- Ajzen, I., & Fishbein, M. (1975). A Bayesian analysis of attribution processes. *Psychological bulletin*, 82(2), 261.
- Arianto, D., & Arifin, S. (2016). Pengaruh Usia, Pendidikan, dan Budaya terhadap Kepatuhan Lalu Lintas di Wilayah Hukum Polres Jepara. *Jurnal The 3 University Research Colloquium*, 3(1), 227-233.
- Arifuddin, & Risal, M. C. (2021). Kepatuhan terhadap Peraturan Lalu Lintas (Studi Mahasiswa Fakultas Syariah dan Hukum UIN Alauddin Makassar). *Jurnal Siyasatuna*, 3(1), 1-12.
- Baron, R.A., & Byrne, D. (2005). Psikologi Sosial Jilid Dua (*Edisi Kesepuluh*). Jakarta: Erlangga.
- Blass, T. (1999). *The Milgram Paradigm After 35 Years: Some Things We Know About Obedience to Authority*. *Journal of Applied Social Psychology*, 29 (5), 955-978.
- Firmansyah, & Tahir, H. (2014). Pemahaman hukum masyarakat terhadap pelaksanaan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di kecamatan Pitumpanua Kabupaten Wajo. *Jurnal PPKn dan Hukum*, 1(1), 56-62.
- Fuady, dkk. (2020). Penerapan Perluasan Teori Perilaku Berencana: Memahami Faktor yang Mempengaruhi Intensi Perilaku Tertib Lalu Lintas di Kalangan Mahasiswa. *Jurnal Ilmiah Ilmu Sosial*, 6(2), 70-76.
- Jalaludin, Widyaningsih, N., & Dwiatmoko, H. (2022). Theory of Planned Behavior Application on Motorcycle Rider Safety Behavior. *Jurnal Astonjadro*, 11(1), 198-206.

- Marsaid, Hidayat, M., & Ahsan. (2013). Faktor yang Berhubungan dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengendara Sepeda Motor di Wilayah Kabupaten Malang. *Jurnal Ilmu Keperawatan, 1*(2), 98-112.
- Milgram, J. W. (1978). Radiological and pathological manifestations of osteochondritis dissecans of the distal femur: a study of 50 cases. *Radiology, 126*(2), 305-311.
- Mulyani S., Budiman N., & Sakinah R., M. (2020). Analisis Pengaruh Faktor-faktor Demografi terhadap Kepatuhan Perpajakan. *Jurnal Dinamika Ekonomi dan Bisnis, 17*(01), 9-21.
- Myers, D.G. (2012). *Social psychology*. New York: McGraw Hill.
- Putra, dkk. (2021). Hubungan Umur dan Jenis Kelamin dengan Tingkat Kepatuhan Penerapan Protokol Kesehatan pada Masyarakat Kota Palangkaraya dalam Rangka Pencegahan Transmisi Covid-19.
- Rakhmani, F. (2013). Kepatuhan Remaja dalam Berlalu Lintas. *Jurnal Ilmu Sosiatri, 2* (1), 1-7.
- Sadono, S. (2015). Budaya Tertib Berlalu Lintas: Kajian Fenomenologis atas Masyarakat Pengendara Sepeda Motor di Kota Bandung. *Jurnal Ilmu Komunikasi, 3* (3), 58-70.
- Sari, S. D. (2021). *Littering behavior ditinjau dari Theory of Planned Behavior pada Mahasiswa di Kota Makassar*. Skripsi. Tidak diterbitkan. Fakultas Psikologi. Universitas Bosowa: Makassar.
- Tangkudung, Sampouw M., & Tjahjono, T. (2010). Persepsi Pengendara Sepeda Motor terhadap Keselamatan Berlalulintas berdasarkan Theory Planned Behavior. *Jurnal Transportasi, 1*(1), 1-12.
- Tondok, Ardiansyah M. S., & Ayuni. (2012). Intensi Kepatuhan Menggunakan Helm pada Pengendara Sepeda Motor: Aplikasi Teori Perilaku Terencana. *Jurnal Sains Psikologi, 2*(2), 96-112.