

***ATTITUDE TOWARD BEHAVIOR, SUBJECTIVE NORM, DAN PERCEIVE  
BEHAVIORAL CONTROL SEBAGAI PREDIKTOR TERHADAP  
KEPATUHAN BERLALU LINTAS PADA PENGENDARA MOTOR DI  
KOTA MAKASSAR***



**DIAJUKAN OLEH:  
JAN ARIANTO ASTHER  
4518091097**

**SKRIPSI**

**FAKULTAS PSIKOLOGI  
UNIVERSITAS BOSOWA  
MAKASSAR**

**2022**



***ATTITUDE TOWARD BEHAVIOR, SUBJECTIVE NORM, DAN PERCEIVE  
BEHAVIORAL CONTROL* SEBAGAI PREDIKTOR TERHADAP  
KEPATUHAN BERLALU LINTAS PADA PENGENDARA MOTOR DI  
KOTA MAKASSAR**

**SKRIPSI**

**Diajukan Kepada Fakultas Psikologi Universitas Bosowa Sebagai  
Persyaratan Memeroleh Gelar Sarjana Psikologi (S.Psi)**

*Oleh:*

**JAN ARIANTO ASTHER**

**4518091097**

**FAKULTAS PSIKOLOGI  
UNIVERSITAS BOSOWA MAKASSAR**

**2022**

**HALAMAN PENGESAHAN**

**SKRIPSI**

**ATTITUDE TOWARD BEHAVIOR, SUBJECTIVE NORM, DAN PERCEIVE  
BEHAVIORAL CONTROL SEBAGAI PREDIKTOR TERHADAP  
KEPATUHAN BERLALU LINTAS PADA PENGENDARA MOTOR DI  
KOTA MAKASSAR**

**Disusun dan diajukan oleh:**


**JAN ARIANTO ASTHER  
NIM: 4518091097**


Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi  
Pada September 2022

**Menyetujui:**

**Pembimbing I**

**Pembimbing II**

  
Patmawaty Taibe, S.Psi., M.A.,  
M.Sc., Ph, D  
NIDN: 0921018302

  
Arie Gunawan. S.Psi.M.Psi., Psikolog  
NIDN: 0921018302

**Mengetahui:**

  
**Dekan**  
**Fakultas Psikologi,**  
  
Patmawaty Taibe, S.Psi., M.A., M.Sc., Ph, D.  
NIDN: 0921018302

**Ketua Program Studi**  
**Fakultas Psikologi**  
  
Nur Aulia Saudi, S.Psi., M.Si.  
NIDN: 0908119001

**HALAMAN PERSETUJUAN HASIL PENELITIAN**

***ATTITUDE TOWARD BEHAVIOR, SUBJECTIVE NORM, DAN PERCEIVE  
BEHAVIORAL CONTROL* SEBAGAI PREDIKTOR TERHADAP  
KEPATUHAN BERLALU LINTAS PADA PENGENDARA MOTOR DI  
KOTA MAKASSAR**

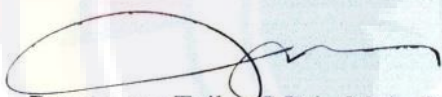
**Disusun dan diajukan oleh:**

**JAN ARIANTO ASTHER  
NIM: 4518091097**

Telah disetujui oleh pembimbing untuk dipertahankan dihadapan tim Penguji  
Ujian Proposal Skripsi Pada Fakultas Psikologi Universitas Bosowa Makassar  
Pada September tahun 2022

**Pembimbing I**

**Pembimbing II**

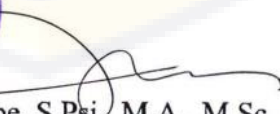


Patmawaty Taibe, S.Psi., M.A., M.Sc., Ph. D.



Arie Gunawan. S.Psi.M.Psi., Psikolog  
NIDN: 0921018302

Mengetahui,  
Dekan Fakultas Psikologi Universitas Bosowa Makassar



Patmawaty Taibe, S.Psi., M.A., M.Sc., Ph. D.  
NIDN: 0921018302

**HALAMAN PERSETUJUAN PENGUJI  
HASIL PENELITIAN**

Telah disetujui untuk dipertahankan dihadapan tim Penguji Ujian Proposal Skripsi Pada Fakultas Psikologi Universitas Bosowa Makassar untuk dilaksanakan seminar ujian Hasil Penelitian sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan studi program strata 1 (S1) terhadap atas nama:

Nama : Jan Arianto Asther  
NIM : 4518091097  
Program Studi : Psikologi  
Judul : *Attitude Toward Behavior, Subjective Norm, dan Perceive Behavioral Control* sebagai prediktor terhadap Kepatuhan Berlalu Lintas pada Pengendara Motor di Kota Makassar.

**Tim Penguji**

**Tanda Tangan**

1. Patmawaty Taibe, S.Psi., M.A., M.Sc., Ph.D

(.....)

2. Aric Gunawan. S.Psi., M.Psi., Psikolog

(.....)

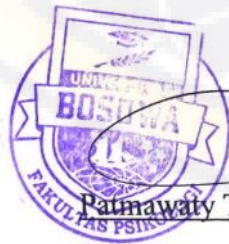
3. Musawwir, S.Psi., M.Pd.

(.....)

4. A. Muhammad Aditya, S.Psi., M.Psi., Psikolog

(.....)

Mengetahui,  
Dekan Fakultas Psikologi Universitas Bosowa Makassar



Patmawaty Taibe, S.Psi., M.A., M.Sc., Ph. D.

## PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI

Dengan ini saya menyatakan bahwa skripsi dengan judul “*Attitude Toward Behavior, Subjective Norm, dan Perceive Behavioral Control* sebagai Prediktor terhadap Kepatuhan Berlalu Lintas pada Pengendara Motor di Kota Makassar” beserta seluruh isinya adalah benar-benar karya dari peneliti sendiri, bukan hasil plagiat. Peneliti siap menanggung risiko atau sanksi apabila ternyata ditemukan adanya perbuatan tercela yang melanggar etika keilmuan dalam karya yang telah peneliti buat, termasuk adanya klaim dari pihak lain terhadap keaslian penelitian ini.

Makassar, 10 September 2022



Peneliti,

Jan Arianto Asther  
NIM:4518091097

## **PERSEMBAHAN**

Pertama dan yang paling utama adalah kepada Tuhan Yesus Kristus karena atas penyertaannya selama ini melalui kedua orang tua sehingga saya bisa menempuh pendidikan sampai pada titik ini dan menyelesaikan tugas akhir saya yaitu skripsi sebagai tanda hasil saya telah menempuh pendidikan kurang lebih empat tahun. Adapun karya ini juga saya persembahkan kepada kedua orang tua saya, seluruh dosen Fakultas Psikologi Universitas Bosowa khususnya dosen pembimbing saya, kepada teman-teman saya yang selalu memberikan semangat, dan kepada diri saya sendiri yang masih bisa bertahan hingga titik ini melewati berbagai rintangan yang dihadapi selama menjalani proses perkuliahan.

## MOTTO

“Segala perkara dapat kutanggung di dalam Dia yang memberi kekuatan kepadaku”

**-Filipi 4:13-**

“Kamu tidak harus disukai oleh semua orang karena kamu pun tidak menyukai semua orang, tapi jadilah baik kepada semua orang walaupun tidak semua orang baik kepadamu”

“Tidak ada penolakan yang lebih menyakitkan daripada penyesalan”

**-Aster-**



## KATA PENGANTAR

Puji syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa Yesus Kristus yang telah melimpahkan berkat dan penyertaannya sehingga peneliti dapat menyelesaikan skripsi ini yang berjudul “*Attitude Toward Behavior, Subjective Norm, dan Perceive Behavioral Control* sebagai Prediktor Kepatuhan Berlalu Lintas pada Pengendara Motor di Kota Makassar”. Penyusunan skripsi ini guna sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Psikologi di Universitas Bosowa Makassar.

Penelitian ini dilaksanakan dengan melewati berbagai proses yang cukup sulit namun dengan dukungan yang diberikan dari berbagai pihak sehingga penelitian ini dapat terselesaikan dengan cukup baik. Oleh sebab itu, peneliti ingin menyampaikan banyak terima kasih kepada:

1. Tuhan Yesus Kristus yang selalu menyertai saya selama saya hidup dan melewati berbagai rintangan hidup yang ada.
2. Keluarga terutama untuk kedua orang tua saya bapak Aser Sulo dan Esther Duma yang apabila digabungkan namanya menjadi Asther. Mereka berdua adalah orang yang menjadi penyemangat saya, selalu memberikan doa, selalu berjuang dan bekerja keras untuk melihat anak-anaknya sukses dalam pendidikan dan pekerjaan. Terima kasih karena selalu peduli dan tidak pernah menuntut saya dalam hal apapun.
3. Kedua dosen pembimbing saya yaitu Ibu Patmawaty Taibe, S. Psi., M.A., M. Sc., Ph.D dan Bapak Arie Gunawan HZ, S. Psi., M. Psi., Psikolog. Mereka berdua yang telah membantu saya dengan memberikan arahan, kritik, saran,

dan motivasi hingga kepercayaan kepada saya baik itu dalam proses perkuliahan hingga proses pengerjaan skripsi.

4. Kedua dosen penguji saya yaitu Bapak Musawwir, S. Psi., M. Pd dan Bapak Andi Muhammad Aditya, S. Psi., M. Psi., Psikolog yang memberikan kritik, saran, ilmu sehingga penelitian saya dapat berjalan dengan lancar dan proses penyelesaian skripsi saya dapat terselesaikan dengan cukup baik.
5. Seluruh dosen Fakultas Psikologi Universitas Bosowa yang telah memberikan ilmu yang sangat bermanfaat selama perkuliahan serta motivasi sehingga saya bisa sampai di titik ini.
6. Para Staf Tata Usaha dan tenaga pendukung lainnya di Fakultas Psikologi Universitas bosowa yang membantu saya dalam menyelesaikan proses administrasi.
7. BEM Fakultas Psikologi Universitas Bosowa sebagai wadah yang menampung saya untuk berproses sebagai mahasiswa, melewati dinamika-dinamika yang ada sehingga saya bisa mempelajari banyak hal yang tidak saya dapatkan di kelas ketika kuliah.
8. Teman-teman seperjuangan di Fakultas Psikologi yang tidak bisa saya sebutkan satu-persatu karena telah menjadi teman yang menemani saya berjuang dalam menempuh pendidikan di Fakultas Psikologi Universitas Bosowa.
9. Teman-teman AJG (Asyik Juga Guys) yang menjadi tempat berkeluh kesah selama menjalani masa-masa tersulit sebagai mahasiswa, mereka adalah orang-

orang yang paling peduli satu sama lain dan sangat memberikan banyak motivasi kepada saya.

10. Kepada orang-orang yang pernah menjadi bagian dari cerita hidup saya selama berkuliah di Universitas Bosowa. Terima kasih karena telah membuat masa-masa kuliah saya menjadi sangat berkesan.



## ABSTRAK

### ***ATTITUDE TOWARD BEHAVIOR, SUBJECTIVE NORM, DAN PERCEIVE BEHAVIORAL CONTROL* SEBAGAI PREDIKTOR TERHADAP KEPATUHAN BERLALU LINTAS PADA PENGENDARA MOTOR DI KOTA MAKASSAR**

**Jan Arianto Asther  
4518091097**

**Fakultas Psikologi Universitas Bosowa  
[arianto.aster17@gmail.com](mailto:arianto.aster17@gmail.com)**

Kepatuhan (*obedience*) adalah sikap dan tingkah laku yang dimiliki individu terhadap suatu perintah atau peraturan yang telah ditetapkan oleh orang lain yang memiliki otoritas. 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

### ***ATTITUDE TOWARD BEHAVIOR, SUBJECTIVE NORM, AND PERCEIVE BEHAVIORAL CONTROL AS A PREDICTOR OF TRAFFIC OBEDIENCE ON MOTORCYCLISTS IN MAKASSAR CITY***

**Jan Arianto Asther  
4518091097**

**Fakultas Psikologi Universitas Bosowa  
[arianto.asther17@gmail.com](mailto:arianto.asther17@gmail.com)**

Obedience is an individual's attitude and behavior towards an order or regulation that has been set by another person who has authority. 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.

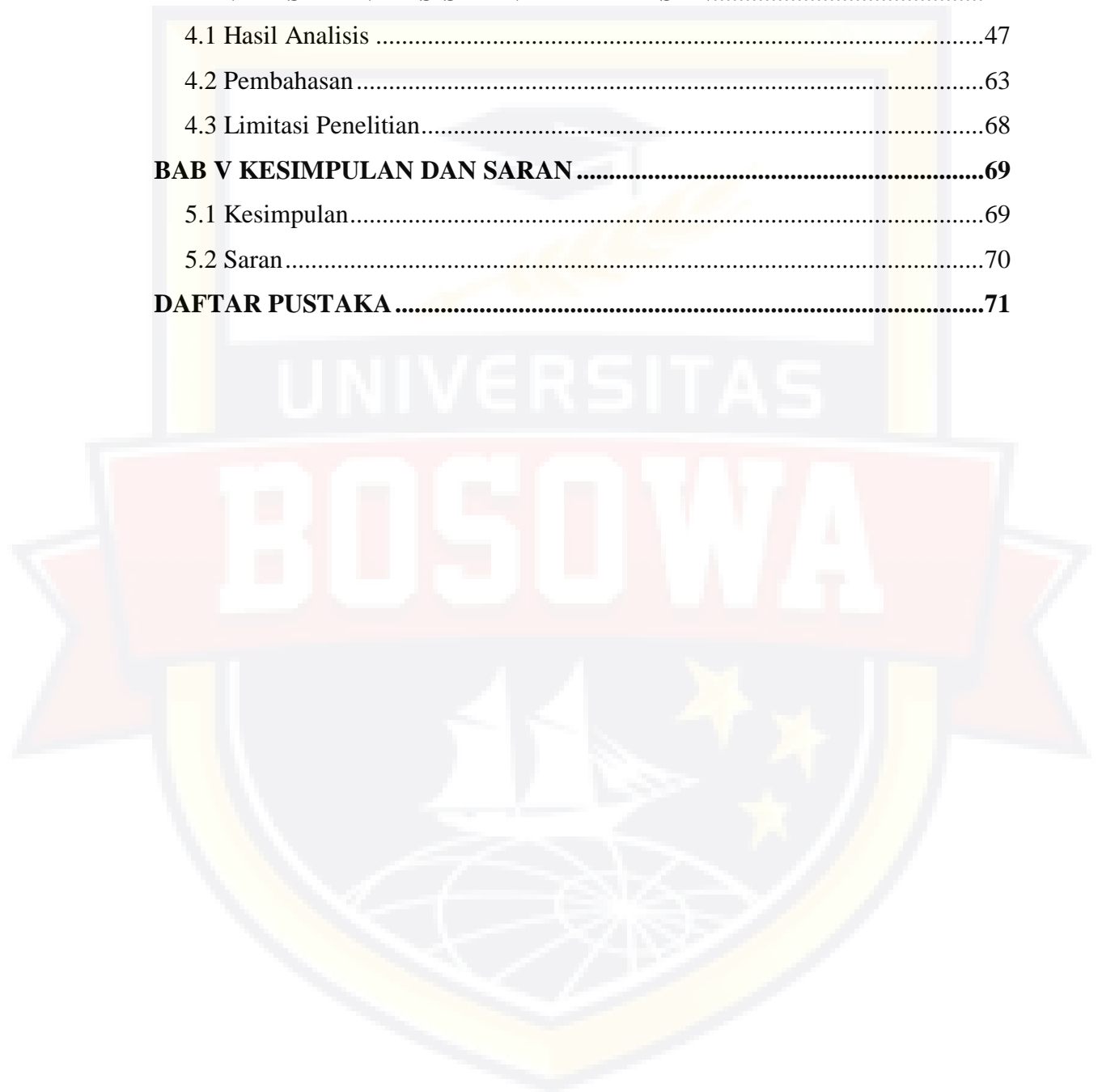
**Keywords:** *Obedience, Theory of Planned Behavior, Motorcyclists*

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN SAMPUL</b> .....	<b>i</b>
<b>HALAMAN JUDUL</b> .....	<b>ii</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN</b> .....	<b>iii</b>
<b>HALAMAN PERSETUJUAN HASIL PENELITIAN</b> .....	<b>iv</b>
<b>HALAMAN PERSETUJUAN PENGUJI HASIL PENELITIAN</b> .....	<b>v</b>
<b>PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI</b> .....	<b>vi</b>
<b>PERSEMBAHAN</b> .....	<b>vii</b>
<b>MOTTO</b> .....	<b>viii</b>
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	<b>ix</b>
<b>ABSTRAK</b> .....	<b>xii</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>xiv</b>
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	<b>xvii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	<b>xiv</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....	<b>xv</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Rumusan Masalah .....	8
1.3 Tujuan Penelitian .....	8
1.4 Manfaat Penelitian .....	9
1.4.1 Manfaat Teoritis .....	9
1.4.2 Manfaat Praktis .....	9
<b>BAB II TINJAUAN TEORITIS</b> .....	<b>10</b>
2.1 Kepatuhan .....	10
2.1.1 Definisi Kepatuhan .....	10
2.1.2 Dimensi Kepatuhan.....	12
2.1.3 Faktor-Faktor yang Memengaruhi Kepatuhan.....	13
2.1.4 Dampak dari Kepatuhan .....	16
2.2 <i>Theory of Planned Behavior</i> .....	17
2.2.1 Intensi.....	18

2.2.2 <i>Attitude toward behavior</i> .....	18
2.2.3 <i>Subjective Norm</i> .....	19
2.2.4 <i>Perceived Behavioral Control</i> .....	21
2.3 Sikap terhadap Perilaku, Norma Subjektif, dan Kontrol Perilaku yang Dirasakan sebagai Prediktor terhadap Tingkat Kepatuhan Berlalu lintas pada Pengendara Motor di Kota Makassar .....	22
2.4 Kerangka Berpikir .....	25
2.5 Hipotesis .....	26
<b>BAB III METODE PENELITIAN .....</b>	<b>27</b>
3.1 Pendekatan Penelitian .....	27
3.2 Variabel Penelitian .....	27
3.3 Definisi Variabel .....	28
3.3.1 Definisi Konseptual .....	28
3.3.1 Definisi Operasional .....	29
3.4 Populasi, Sampel, dan Teknik Pengambilan Sampel .....	31
3.4.1 Populasi .....	31
3.4.2 Sampel .....	31
3.4.3 Teknik Pengambilan Sampel .....	32
3.5 Teknik Pengumpulan Data .....	32
3.5.1 Skala Kepatuhan ( <i>Obedience</i> ) .....	32
3.5.2 Skala Sikap .....	33
3.5.3 Skala Norma Subjektif .....	34
3.5.4 Skala Kontrol Perilaku yang Dirasakan .....	34
3.6 Uji Instrumen .....	35
3.6.1 Alat ukur yang diadaptasi oleh peneliti .....	35
3.6.2 Alat ukur yang dikonstruksi oleh peneliti .....	35
3.6.3 Uji Validitas .....	36
3.6.4 Uji Reliabilitas .....	40
3.7 Teknik Analisis Data .....	41
3.7.1 Analisis Deskriptif .....	41
3.7.2 Uji Asumsi .....	42

3.7.3 Uji Hipotesis.....	45
3.8 Jadwal Penelitian.....	46
<b>BAB IV HASIL ANALISIS DAN PEMBAHASAN.....</b>	<b>47</b>
4.1 Hasil Analisis .....	47
4.2 Pembahasan.....	63
4.3 Limitasi Penelitian.....	68
<b>BAB V KESIMPULAN DAN SARAN .....</b>	<b>69</b>
5.1 Kesimpulan.....	69
5.2 Saran.....	70
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>71</b>





## DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Deskripsi Demografi Responden .....	31
Tabel 3.2 <i>Blueprint</i> Skala <i>Obedience</i> .....	33
Tabel 3.3 <i>Blueprint</i> Skala Sikap.....	33
Tabel 3.4 <i>Blueprint</i> Skala Norma Subjektif.....	34
Tabel 3.5 <i>Blueprint</i> Skala Kontrol Perilaku yang Dirasakan.....	35
Tabel 3.6 Hasil Validasi Konstruk Skala Kepatuhan.....	39
Tabel 3.7 Reliabilitas Skala Kepatuhan .....	40
Tabel 3.8 Reliabilitas Skala <i>Attitude Toward Behavior</i> .....	40
Tabel 3.9 Reliabilitas Skala <i>Subjective Norm</i> .....	41
Tabel 3.10 Reliabilitas Skala <i>Perceive Behavioral Control</i> .....	41
Tabel 3.11 Hasil Uji Normalitas .....	42
Tabel 3.12 Hasil Uji Linearitas .....	43
Tabel 3.13 Hasil Uji Multikolinearitas.....	44
Tabel 3.14 Jadwal Penelitian.....	46
Tabel 4.1 Rangkuman Statistik Skor Kepatuhan .....	47
Tabel 4.2 Kategorisasi Tingkat Skor Kepatuhan .....	47
Tabel 4.3 Rangkuman Statistik Skor <i>Attitude Toward Behavior</i> .....	48
Tabel 4.4 Kategorisasi Tingkat Skor <i>Attitude Toward Behavior</i> .....	48
Tabel 4.5 Rangkuman Statistik Skor <i>Subjective Norm</i> .....	48
Tabel 4.6 Kategorisasi Tingkat Skor <i>Subjective Norm</i> .....	49
Tabel 4.7 Rangkuman Statistik Skor <i>Perceive Behavioral Control</i> .....	49
Tabel 4.8 Kategorisasi Tingkat Skor <i>Perceive Behavioral Control</i> .....	49
Tabel 4.9 Deskriptif Tingkat Skor Kepatuhan berdasarkan Demografi .....	50
Tabel 4.10 Deskriptif Tingkat Skor <i>Attitude Toward Behavior</i> berdasarkan Demografi .....	52
Tabel 4.11 Deskriptif Tingkat Skor <i>Subjective Norm</i> berdasarkan Demografi .....	54
Tabel 4.12 Deskriptif Tingkat Skor <i>Perceive Behavioral Control</i> berdasarkan Demografi .....	56
Tabel 4.13 Model 1 <i>Attitude toward behavior</i> terhadap Kepatuhan.....	59
Tabel 4.14 Model 2 <i>Subjective Norm</i> terhadap Kepatuhan.....	59

Tabel 4.15 Model 3 *Perceive Behavioral Control* terhadap Kepatuhan.....60

Tabel 4.16 Model 4 *Attitude Toward Behavior, Subjective Norm, dan Perceive Behavioral Control* terhadap Kepatuhan .....60

Tabel 4.17 Hasil Koefisien *Attitude toward behavior, Subjective Norm, dan Perceive behavioral control* terhadap Kepatuhan.....62



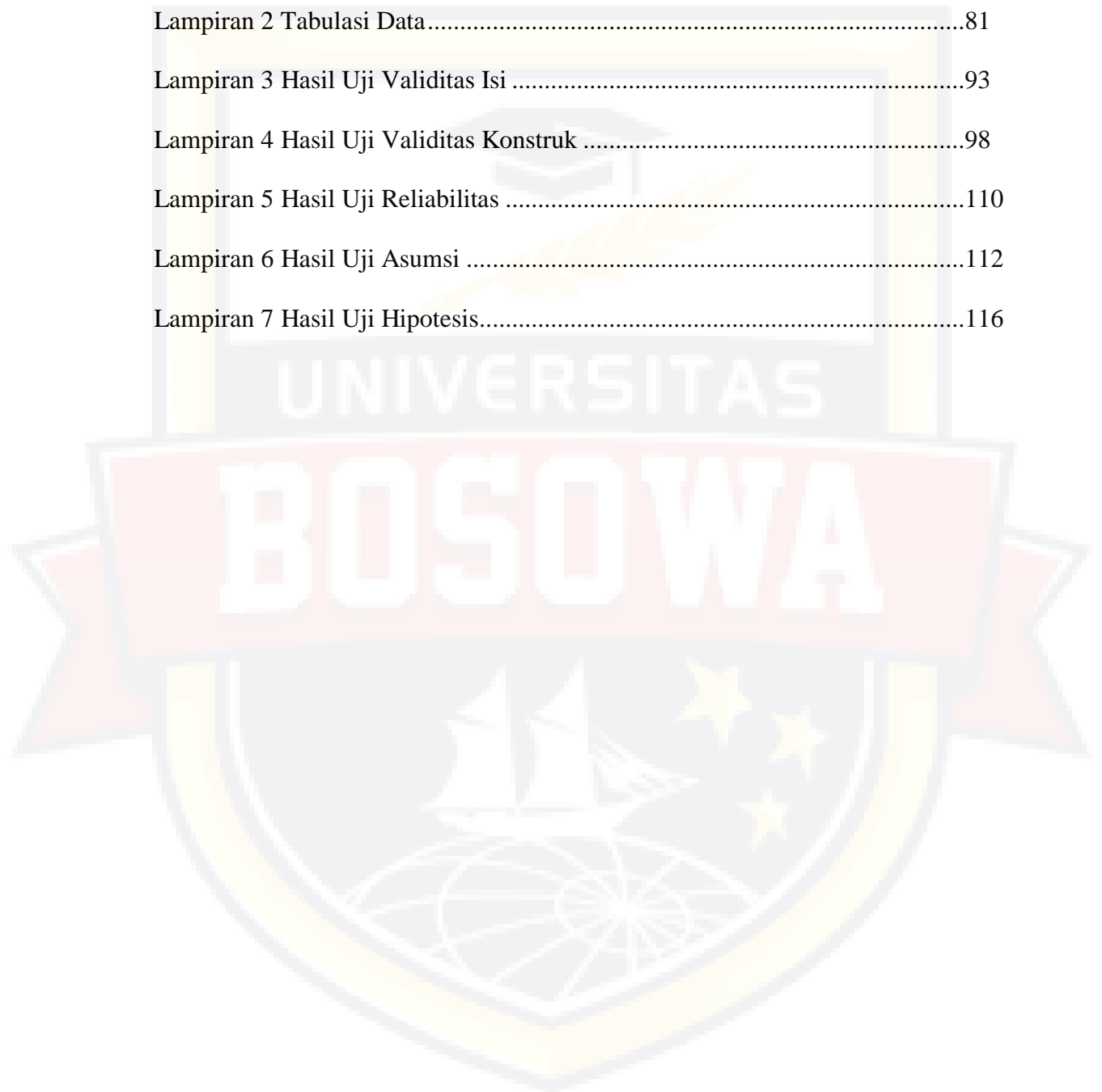
## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Bagan Kerangka Pikir .....	25
Gambar 2.1 Model Penelitian .....	27
Gambar 3.1 Diagram Scatterplot.....	45



## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Contoh Skala Penelitian.....	75
Lampiran 2 Tabulasi Data.....	81
Lampiran 3 Hasil Uji Validitas Isi .....	93
Lampiran 4 Hasil Uji Validitas Konstruk .....	98
Lampiran 5 Hasil Uji Reliabilitas .....	110
Lampiran 6 Hasil Uji Asumsi .....	112
Lampiran 7 Hasil Uji Hipotesis.....	116



# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

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). Seiring bertambahnya jumlah penduduk juga tidak lepas dari keinginan hingga yang dipenuhi setiap harinya. Salah satunya adalah kebutuhan masyarakat akan transportasi baik itu transportasi umum maupun kendaraan pribadi.

Meningkatnya jumlah penduduk yang terus terjadi setiap tahunnya juga menyebabkan semakin meningkatnya permintaan alat transportasi seperti mobil dan motor di Indonesia. Pertumbuhan jumlah kendaraan yang semakin tinggi tentunya akan menimbulkan dampak seperti macet, udara yang tercemar, korban jiwa akibat kecelakaan di jalan, dan pelanggaran terhadap aturan lalu lintas. 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. Jumlah kendaraan bermotor tersebut akan meningkat setiap tahunnya sejalan dengan kebutuhan masyarakat yang semakin meningkat pula.

Peningkatan jumlah kendaraan setiap tahunnya juga tidak lepas dari yang namanya fenomena perilaku berlalu lintas. Masalah disiplin berlalu lintas merupakan fenomena yang sangat umum terjadi di kota-kota besar dan sangat mudah kita jumpai di sekitar kita. Kurangnya kesadaran masyarakat akan pentingnya aturan berlalu lintas menjadi alasan banyaknya masyarakat yang melakukan pelanggaran lalu lintas. Selain itu, budaya yang ada di masyarakat yang menganggap biasa hak-hal yang sebenarnya tidak benar, menyebabkan sampai saat ini kasus pelanggaran lalu lintas belum bisa terselesaikan.

Penelitian oleh Sadono (2015) menyatakan bahwa kurangnya kesadaran masyarakat akan disiplin berlalu lintas, secara langsung maupun tidak langsung akan memberikan dampak buruk bagi dirinya sendiri dan pengguna jalan yang lainnya. Salah satu indikator perilaku berlalu lintas dikatakan buruk apabila semakin tingginya pelanggaran lalu lintas yang terjadi karena perilaku berlalu lintas yang tidak aman seperti tidak memakai helm, tidak memakai sabuk pengaman, menerobos lampu merah, ugal-ugalan, melawan arus, dan masih banyak lagi (Irawan, Yuniarramah, & Anward, 2015).

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.

Pada kenyataannya, masalah pelanggaran lalu lintas masih sering kita temui saat ini di sekitar kita. Pelanggaran lalu lintas merupakan sesuatu yang terjadi karena kesenjangan antara peraturan dengan kenyataan yang diharapkan terjadi di lapangan. 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.

Hasil pengamatan yang dilakukan oleh peneliti terkait kepatuhan berlalu lintas di Makassar menunjukkan bahwa masih banyak pelanggaran yang berkaitan dengan lalu lintas dilakukan oleh masyarakat di kota Makassar. Bentuk pelanggaran yang dilakukan juga beragam dan paling banyak adalah tidak memakai helm pada saat berkendara. Bentuk pelanggaran lalu lintas lainnya yaitu menerobos lampu merah, melanggar rambu lalu lintas, tidak memiliki surat izin mengemudi (SIM), ugal-ugalan di jalan, dan lain sebagainya.

Hasil wawancara yang dilakukan kepada 17 orang pengendara di Kota Makassar, semuanya mengakui bahwa sudah pernah melakukan pelanggaran ketika berkendara dan yang paling sering terjadi adalah tidak memakai helm dan melawan arus. Hasil wawancara menunjukkan bahwa 15 dari 17 responden mengatakan bahwa sudah sering berkendara tidak memakai helm

dan bahkan sudah pernah ditilang akibat tidak memakai helm dan melawan arus. Responden mengatakan bahwa mereka tidak menggunakan helm karena mengetahui kalau di daerah ia melintas aman dari jangkauan polisi lalu lintas.

Hasil dari wawancara selanjutnya menunjukkan bahwa 13 dari 17 responden melakukan pelanggaran lalu lintas karena tujuannya dekat, ada juga yang terburu-buru, ada yang karena melihat pengendara lain yang melanggar, dan ada juga yang melanggar karena situasi jalanan terlihat sepi. Responden mengakui bahwa sebenarnya sadar akan pentingnya mematuhi aturan lalu lintas tetapi karena beberapa faktor sehingga menyebabkan mereka melakukan pelanggaran lalu lintas. Responden juga mengatakan bahwa walaupun pernah melakukan pelanggaran lalu lintas tetapi mereka juga tetap patuh terhadap aturan lalu lintas karena percaya bahwa aturan tersebut dibuat untuk keselamatan mereka sendiri pada saat berkendara di jalanan.

Selain itu, hasil wawancara menunjukkan bahwa 9 dari 17 responden mengakui bahwa ketika di jalanan terkadang mereka bingung dengan sistem lampu lalu lintas. Responden mengatakan bahwa ada beberapa titik di kota Makassar yang lampu lalu lintasnya belum menunjukkan hitungan detik sehingga terkadang mereka tidak sadar bahwa telah melanggar lalu lintas. Responden juga mengatakan bahwa terkadang mereka juga terburu-buru sehingga melanggar lampu lalu lintas untuk sampai di tujuan tepat waktu.

Hasil wawancara tersebut menunjukkan adanya indikasi ketidakpatuhan berlalu lintas. Penelitian tentang kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas mahasiswa UIN Alauddin Makassar oleh Arifuddin dan Risal (2021)



menunjukkan hasil bahwa terdapat tiga faktor yang menyebabkan terjadinya pelanggaran lalu lintas yaitu faktor kondisi, kurangnya kesadaran hukum, dan kurangnya pengawasan yang dilakukan oleh penegak hukum. Hasil penelitian tersebut sejalan dengan hasil wawancara yaitu responden melanggar karena mengetahui kalau di daerah ia melintas jauh dari jangkauan polisi lalu lintas.

Penelitian dilakukan oleh Sadono (2015) tentang budaya tertib berlalu lintas masyarakat pengendara sepeda motor di kota Bandung. Hasil penelitian menunjukkan bahwa sikap pengendara terhadap pelanggarannya, pemahaman pengendara terkait hukum berlalu lintas, dan sikap terhadap aparat kepolisian yang mengatur lalu lintas yang menjadi faktor pendorong seseorang melakukan pelanggaran lalu lintas. Artinya sikap positif yang dimiliki pengendara menjadi faktor yang dapat memengaruhi perilaku berlalu lintas yang baik.

Penelitian lain yang dilakukan oleh Arianto dan Arifin (2016) pada pengendara motor di kota Jepara menunjukkan hasil bahwa budaya merupakan salah satu faktor yang memengaruhi kepatuhan berlalu lintas. Budaya yang baik dalam berkendara akan meningkatkan pengaruh pengendara dalam mematuhi aturan lalu lintas. Hal tersebut sejalan dengan hasil wawancara yaitu responden mengatakan bahwa melakukan pelanggaran lalu lintas karena melihat ada orang lain yang melanggar.

Salah satu faktor yang juga dapat memengaruhi perilaku berlalu lintas adalah perilaku dari manusia itu sendiri (Marsaid, Hidayat, & Ahsan, 2013). Beberapa penelitian menggunakan *Theory of Planned Behavior* (TPB) yang

dikemukakan oleh Ajzen (1991) untuk melihat perilaku tertib berlalu lintas. Seperti penelitian yang dilakukan oleh Jalaludin, Widyaningsih, & Dwiatmoko (2022) pada pengendara motor di Jakarta yang menunjukkan bahwa sikap merupakan salah satu faktor penentu intensi perilaku aman pengendara motor di jalan.

Penelitian serupa dilakukan oleh Fuady, dkk. (2020) yang menunjukkan hasil bahwa faktor-faktor yang memengaruhi intensi dalam tertib berkendara adalah aspek sikap dan sosial. Selain itu, kontrol perilaku yang dirasakan yang merupakan salah satu komponen dari TPB dapat memprediksi intensi kepatuhan penggunaan helm pada pengendara motor (Tondok, Ardiansyah, & Ayuni, 2012). Persepsi positif terhadap aspek keselamatan berlalu lintas juga dapat memengaruhi perilaku individu dalam mematuhi keselamatan berlalu lintas (Tangkudung, Sampouw, & Tjahjono, 2010).

Berdasarkan pemaparan di atas terkait dengan kepatuhan berlalu lintas, maka penting untuk menyelesaikan persoalan terkait banyaknya masyarakat yang tidak taat terhadap aturan lalu lintas di jalan. Maka dari itu, perlu diketahui sebelumnya bagaimana perilaku kepatuhan berlalu lintas tersebut dapat terjadi pada individu. Peneliti akhirnya tertarik untuk meneliti kepatuhan berlalu lintas pengendara motor di Kota Makassar menggunakan teori kepatuhan (*Obedience*) yang dikemukakan oleh Blass (1991). Terdapat tiga aspek dalam teori kepatuhan yang dikemukakan oleh Blass yaitu mempercayai (*belief*), menerima (*accept*), dan melakukan (*act*).

Peneliti kemudian tertarik untuk memilih *Theory of Planned Behavior* (TPB) dalam melihat dinamika perilaku kepatuhan berlalu lintas. Ajzen (1991) menjelaskan bahwa TPB merupakan teori yang telah dikembangkan dari teori sebelumnya yaitu TRA (*Theory of Reason Action*) oleh Fishbein & Ajzen (1975). *Theory of Planned Behavior* menjelaskan tentang perilaku individu disebabkan karena niat dari individu itu sendiri. Kemudian, niat individu terbentuk oleh tiga komponen yaitu sikap terhadap perilaku (*attitude toward behavior*), norma subjektif (*subjective norm*), dan kontrol perilaku yang dirasakan (*perceived behavioral control*).

Adapun penelitian-penelitian sebelumnya yang juga menggunakan TPB untuk memprediksi perilaku berlalu lintas seperti menerobos lampu lalu lintas (Palat & Delhomme, 2012), kecelakaan sepeda motor dan perilaku pengendara (Ozkan et al., 2012), perilaku mengebut dan menyalip (Atombo et al., 2016), perilaku mengemudi agresif (Li et al., 2016), penggunaan *handphone* saat mengemudi (Tian & Robinson, 2016; Gauld et al., 2017; Sullman, Hill, & Stephens, 2018), dan sikap keselamatan pengemudi pada pelanggaran lalu lintas (Tan et. al., 2022).

Peneliti menduga bahwa bentuk-bentuk pelanggaran lalu lintas yang di dapatkan dari hasil wawancara 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. Selain itu dari hasil-hasil penelitian yang menunjukkan faktor-faktor yang memengaruhi perilaku

berlalu lintas seperti sikap, kontrol diri, kesadaran diri, konformitas, dan lainnya masih perlu untuk dibuktikan kebenarannya apakah faktor-faktor tersebut benar-benar memengaruhi perilaku berlalu lintas.

Berdasarkan uraian yang telah dipaparkan oleh peneliti dengan melihat hasil-hasil penelitian terdahulu perlu dibuktikan terlebih dahulu kemampuan TPB dalam memprediksi tingkat Kepatuhan (*Obedience*) berlalu lintas pada pengendara motor berdasarkan tiga komponen TPB yaitu Sikap terhadap perilaku, norma subjektif, dan kontrol perilaku yang dirasakan. Sehingga, peneliti ingin melakukan penelitian dengan topik atau judul “*Sikap terhadap perilaku, Norma subjektif, dan Kontrol perilaku yang dirasakan sebagai Prediktor terhadap Tingkat Kepatuhan Berlalu Lintas pada Pengendara Motor di Kota Makassar*”.

### **1.2 Rumusan Masalah**

Rumusan masalah penelitian ini yaitu apakah *attitude toward behavior*, *subjective norm*, dan *perceive behavioral control* mampu memprediksi tingkat kepatuhan berlalu lintas pada pengendara motor di kota Makassar?

### **1.3 Tujuan Penelitian**

Tujuan dari penelitian ini yaitu untuk mengetahui kemampuan *attitude toward behavior*, *subjective norm*, dan *perceive behavioral control* dalam memprediksi tingkat kepatuhan berlalu lintas pengendara motor di kota Makassar.

## 1.4 Manfaat Penelitian

### 1.4.1 Manfaat Teoritis

1. Penelitian ini diharapkan berguna sebagai bahan referensi atau acuan bagi peneliti selanjutnya yang tertarik untuk meneliti tentang Kepatuhan berlalu lintas dan *Theory of Planned Behavior* (TPB).
2. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan pengetahuan tentang Kepatuhan, faktor-faktor yang memengaruhinya, serta pengetahuan mengenai Kepatuhan jika ditinjau berdasarkan *Theory of Planned Behavior* (TPB).

### 1.4.2 Manfaat Praktis

#### 1. Bagi Peneliti

Penelitian ini diharapkan dapat menambah ilmu bagi peneliti dalam bidang psikologi terkhusus mengenai *Theory of Planned Behavior* dan Kepatuhan (*Obedience*).

#### 2. Bagi Pengendara Motor

Penelitian ini diharapkan dapat memebrikan pembelajaran bagi masyarakat khususnya pengendara di Kota Makassar tentang pentingnya mematuhi aturan lalu lintas dan faktor apa saja yang dapat memengaruhi pengendara dalam mematuhi aturan lalu lintas.

### 3. Bagi peneliti selanjutnya

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi sumber tambahan atau menjadi sebuah acuan penelitian yang berkaitan dengan variabel penelitian Kepatuhan berlalu lintas.



## BAB II

### TINJAUAN TEORITIS

#### 2.1 Kepatuhan

##### 2.1.1 Definisi 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. Myers (2012) menyatakan bahwa kepatuhan adalah individu yang berperilaku sesuai dengan apa yang diperintahkan oleh orang lain kepada dirinya. 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). Kepatuhan dapat terjadi apabila individu memperlihatkan perilaku patuh dalam bentuk apa pun terhadap suatu perintah atau aturan yang dianggap benar. Baron & Byrne (2005) menyatakan bahwa kepatuhan merupakan suatu bentuk pengaruh sosial di mana seseorang memberikan perintah terhadap orang lain untuk melakukan sesuatu.

Safitri dan Rahman (2013) menyatakan bahwa kepatuhan remaja terhadap etika berlalu lintas masih dalam taraf *compliance* atau mengikuti suatu perintah agar terhindar dari sanksi atau hukuman. Kepatuhan remaja terhadap etika berlalu lintas dipengaruhi oleh adanya rasa takut terhadap sanksi dan tindakan anggota kepolisian apabila ia melanggar, adanya kesadaran diri sendiri terhadap peraturan lalu lintas yang sangat penting untuk keselamatan diri sendiri maupun orang lain, dan adanya sikap saling menghargai dan menghormati antar sesama pengguna jalan.

Darling, Cumsille, dan Martinez (2007) menyatakan bahwa keyakinan remaja tentang otoritas orang tua dan standar perilaku internal remaja merupakan penentu penting sejauh mana remaja dapat mematuhi aturan yang diberikan oleh orang tua. Pola asuh orang tua, praktik pengasuhan dan keputusan yang diambil oleh remaja itu sendiri juga menjadi faktor yang mempengaruhi bagaimana remaja patuh atau tidak patuh terhadap peraturan-peraturan yang diberikan orang tua terhadap mereka.

Rakhmani (2013) menyatakan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi kepatuhan remaja dalam berlalu lintas yaitu sikap remaja terhadap tata tertib lalu lintas, pemahaman tentang tata tertib lalu lintas, dan adanya program tilang serta efektivitas dari tilang tersebut. Efektivitas program tilang dapat meningkatkan kepatuhan terhadap tata tertib lalu lintas. Perlunya sosialisasi dari aparat



kepolisian kepada remaja terkait dengan tata tertib berlalu lintas juga merupakan hal yang penting agar kepatuhan terhadap aturan lalu lintas betul-betul dilaksanakan oleh masyarakat.

Kristo, Rubianto, dan Kristianti (2021) menyatakan bahwa perilaku melanggar terhadap aturan lalu lintas dipengaruhi oleh *descriptive norms* yang berlaku di masyarakat yang menyebabkan adanya kebiasaan melanggar akibat dari pembelajaran yang dilihat dari pelanggar yang lainnya. *Descriptive norms* dapat diartikan sebagai standar yang berkembang dari hasil pengamatan perilaku orang lain. Dalam hal ini, banyak tidaknya orang yang melanggar pada saat itu menyebabkan semakin seringnya peraturan berlalu lintas ditolerir.

### **2.1.2 Dimensi Kepatuhan**

Blass (1999) membagi Kepatuhan dalam tiga dimensi atau aspek yaitu:

#### **1. Mempercayai (*Belief*)**

Mempercayai merupakan sikap yang dimiliki individu untuk percaya terhadap suatu peraturan sehingga menjadi patuh karena menganggap bahwa dibentuknya suatu peraturan karena memiliki tujuan yang baik. Sikap percaya pada individu juga akan tumbuh apabila orang yang membentuk peraturan menganggap bahwa individu tersebut merupakan bagian dari suatu kelompok. Sehingga individu tersebut akan merasa bahwa ia akan diperlakukan secara adil oleh orang yang membentuk peraturan.

## 2. Menerima (*Accept*)

Menerima merupakan sikap yang dimiliki individu dalam menuruti perintah atau permintaan yang ada di dalam peraturan yang telah ia percaya. Peraturan yang telah dibuat, di dalamnya tentu ada sebuah perintah yang harus dijalankan oleh individu agar tujuan dibentuknya peraturan tersebut dapat terealisasi. Individu yang patuh pastinya akan menerima dan berusaha untuk menjalankan perintah yang terdapat di dalam peraturan tersebut.

## 3. Melakukan (*Act*)

Melakukan adalah suatu bentuk tindakan individu sebagai bentuk kepercayaan dan penerimaan terhadap aturan. Individu secara sadar melakukan suatu perintah dan memilih untuk taat terhadap peraturan. Ketika individu melakukan sesuatu yang telah diperintahkan dan menjalankannya dengan baik maka dapat dikatakan bahwa individu tersebut telah memenuhi aspek-aspek dari kepatuhan.

### **2.1.3 Faktor-Faktor yang Memengaruhi Kepatuhan**

#### 1. Kontrol Diri

Kontrol diri adalah kemampuan yang dimiliki individu dalam mengendalikan emosi serta perilakunya sendiri sehingga lebih mengarah ke arah yang positif. Averill (1973) menyatakan bahwa kontrol diri merupakan variabel psikologis yang di dalamnya mencakup tiga aspek yaitu kemampuan individu mengontrol

dirinya, kemampuan untuk memodifikasi perilakunya, dan kemampuan dalam mengelola serta menginterpretasi suatu informasi menjadi suatu tindakan yang diyakininya.

Kontrol diri memiliki peran untuk mencegah individu berperilaku sesuai dengan standar perilaku atau norma yang ada di lingkungan. Penelitian yang dilakukan oleh Ramdani (2016) menyatakan bahwa kontrol diri memiliki hubungan positif dengan kepatuhan yang artinya semakin tinggi kemampuan individu dalam mengontrol dirinya maka akan semakin patuh juga individu terhadap suatu aturan.

## 2. Konformitas

Konformitas adalah suatu jenis pengaruh sosial yang menyebabkan individu mengubah sikap dan perilakunya agar sesuai dengan norma sosial yang ada (Baron & Byrne, 2005). Sedangkan Myers (2012) menyatakan bahwa konformitas merupakan perubahan perilaku atau kepercayaan seseorang sebagai akibat dari tekanan kelompok sehingga terjadi pematuhan atau penerimaan. Chaplin (2002) menjelaskan bahwa konformitas adalah kecenderungan untuk memperbolehkan satu tingkah laku seseorang dikuasai oleh sikap dan pendapat yang berlaku di kelompok.

Hendrawan dan Rahayu (2021) menyatakan bahwa konformitas memiliki hubungan positif dengan kepatuhan sehingga dapat

dikatakan bahwa orang yang memiliki tingkat konformitas yang tinggi ketika melihat seseorang patuh terhadap aturan maka mereka juga akan ikut mematuhi aturan tersebut. Penelitian serupa dilakukan oleh Rofiah dan Setiawan (2020) dalam konteks berlalu lintas yang menunjukkan bahwa konformitas dapat dijadikan sebagai alat untuk menyamakan perilaku masyarakat sehingga disiplin pada peraturan lintas apabila masyarakat serentak untuk menjadi disiplin dalam berkendara. Farkhan dan Tola (2013) menyatakan bahwa konformitas berpengaruh negatif terhadap kepatuhan.

### 3. Jenis Kelamin

Jenis kelamin merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi kepatuhan. Hal tersebut karena laki-laki cenderung lebih berani mengambil risiko dibandingkan perempuan terutama dalam berlalu lintas. Unger dan Crawford (1992) menyatakan bahwa perempuan lebih memperlihatkan sifat ketakutan dibandingkan dengan laki-laki yang cenderung lebih berani. Sifat tersebut yang menyebabkan laki-laki lebih berani untuk melanggar aturan berlalu lintas dibandingkan dengan perempuan. Namun, tidak menutup kemungkinan juga bahwa perempuan juga dapat melakukan pelanggaran lalu lintas. Hal itu kembali lagi kepada faktor-faktor internal yang juga mempengaruhi laki-laki dan

perempuan ketika ingin melakukan suatu perilaku dalam situasi tertentu.

#### **2.1.4 Dampak dari Kepatuhan**

##### **1. Kenyamanan**

Menurut Sugiarto (1999) nyaman adalah rasa yang timbul jika seseorang merasa diterima apa adanya, serta senang dengan situasi dan kondisi yang ada sehingga seseorang akan merasakan kenyamanan. Rasa nyaman timbul karena kedua belah pihak sama-sama membuat situasi menjadi nyaman. Ketika individu sudah merasa nyaman maka kemungkinan besar situasi di lingkungan tersebut akan mempengaruhi bagaimana individu bertingkah laku.

##### **2. Ketertiban**

Ketertiban adalah suatu bentuk perilaku yang baik yang menunjukkan adanya sikap patuh terhadap suatu peraturan. Ketertiban merupakan tujuan utama dari segala peraturan yang telah dibuat. Ketertiban sebagai tujuan hukum merupakan fakta yang harus dipenuhi masyarakat dalam kehidupan sehari-harinya. Kegiatan penertiban dapat dilakukan dalam bentuk penertiban langsung dan penertiban tidak langsung. Penertiban dilakukan melalui mekanisme penegakan hukum yang diselenggarakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

### 2.1.5 Pengukuran dari Kepatuhan

Alat ukur yang digunakan dalam penelitian ini yaitu alat ukur yang dikonstruksi berdasarkan teori yang dikemukakan oleh Blass (1999) dengan aspek mempercayai (*belief*), menerima (*accept*), dan melakukan (*act*). Hal tersebut dikarenakan peneliti sampai saat ini belum menemukan alat ukur yang dikonstruksi oleh ahli-ahli yang mengemukakan mengenai variabel kepatuhan. Properti psikometrik pengukuran kepatuhan dapat dilihat setelah peneliti telah melakukan proses konstruksi alat ukur kepatuhan.

### 2.2 *Theory of Planned Behavior*

*Theory of Planned Behavior* (TPB) adalah teori yang dikembangkan oleh Ajzen (1995) 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). 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.

*Theory of Reason Action* menjelaskan bahwa perilaku dapat dibentuk oleh dua faktor utama yaitu sikap dan norma subjektif. Setelah dilakukan pengembangan pada *Theory of Planned Behavior* maka di dapatkan satu

komponen tambahan yang diprediksi dapat membentuk suatu perilaku yaitu *perceived behavioral control* (persepsi kontrol berperilaku). Sehingga lebih rinci dijelaskan bahwa di dalam TPB terdapat tiga komponen utama yaitu sikap (*attitude*), norma subjektif (*subjective norm*), dan persepsi kontrol berperilaku (*perceived behavioral control*) yang mempengaruhi niat atau intensi sehingga muncul sebuah perilaku sesuai dengan tinggi atau rendahnya niat yang dimiliki individu terhadap perilaku tersebut.

### **2.2.1 Intensi**

Fishben & 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. Intensi dapat dipengaruhi oleh tiga komponen yaitu sikap, norma subjektif, dan kontrol perilaku yang dirasakan.

### **2.2.2 Sikap terhadap perilaku (*Attitude toward behavior*)**

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.

Kotler dkk. (2009) menyatakan bahwa sikap adalah evaluasi yang dilakukan melalui proses afektif mengenai apa yang disukai atau tidak disukai oleh seseorang. Hal yang disukai dan tidak disukai tersebut nantinya yang akan mempengaruhi individu dalam bertindak atau berperilaku terhadap suatu objek. Sikap akan membantu individu berperilaku dengan konsisten terhadap objek yang sama sesuai dengan evaluasi yang telah ia lakukan. Mirawati dkk. (2016) menjelaskan bahwa sikap merupakan bentuk dari mekanisme mental untuk melakukan evaluasi, membentuk pandangan, dan perasaan yang mempengaruhi individu dalam berperilaku.

Sementara itu Santoso dan Oetomo (2016) menjelaskan bahwa sikap merupakan asumsi yang mendasari keyakinan individu terhadap suatu perilaku dan evaluasi secara positif dan negatif dampak dari perilaku yang telah dilakukan apakah dapat merugikan atau menguntungkan. Aryadhe, Suryani, dan Sudiksa (2018) menjelaskan bahwa sikap merupakan proses psikologis yang tidak bisa diamati secara langsung sehingga hanya bisa dilihat melalui perilaku yang ditunjukkan individu terhadap suatu objek.

### **2.2.3 Norma Subjektif (*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. Norma subjektif terbentuk dari *descriptive norm* dan *injunctive norm* (Rice dan Atkin, 2013).

Rice & Atkin (2013) menjelaskan bahwa *descriptive norm* merupakan keyakinan individu tentang kecenderungan seseorang dalam berperilaku yang hampir sama dalam suatu situasi tertentu. Sedangkan *injunctive norm* merupakan keyakinan individu terhadap

perilaku yang seharusnya dilakukan dan yang seharusnya tidak dilakukan (mendapatkan persetujuan dari lingkungan sosial). Jika individu percaya bahwa lingkungan sosialnya mendukung perilaku tersebut maka individu tersebut akan melakukannya.

Mirawati, Wardana, & Sukaatmadja (2016) menyatakan bahwa norma subjektif merupakan salah satu faktor yang dapat mempengaruhi perilaku individu. Norma subjektif dapat diukur melalui perasaan individu mengenai pendapat orang lain tentang menyetujui atau tidak menyetujui perilaku yang individu tersebut lakukan. Terry, Gallois, dan McCamish (1993) menjelaskan bahwa norma subjektif diartikan sebagai penilaian subjektif individu untuk melakukan atau tidak melakukan suatu perilaku.

#### **2.2.4 Kontrol Perilaku yang Dirasakan (*Perceived 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.

### **2.3 *Attitude Toward Behavior, Subjective Norm, dan Perceive Behavioral Control* sebagai Prediktor terhadap Kepatuhan Berlalu Lintas pada Pengendara Motor di Kota Makassar**

Peningkatan jumlah kendaraan setiap tahunnya juga tidak lepas dari yang namanya fenomena perilaku berlalu lintas. Masalah disiplin berlalu lintas merupakan fenomena yang sangat umum terjadi di kota-kota besar. Kurangnya pemahaman dalam aturan berlalu lintas menjadi salah satu penyebab mengapa masih banyak masyarakat yang melakukan pelanggaran lalu lintas. Selain itu, budaya kolektif yang ada di masyarakat menyebabkan hal-hal yang seharusnya tidak benar, namun karena hal tersebut sudah umum dilakukan hingga akhirnya dianggap benar dan menjadi suatu kebiasaan.

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 ayat 1 tentang pengemudi wajib mengendarai kendaraan dengan penuh konsentrasi. Kemudian pada pasal 106 ayat 8 tentang pengemudi yang wajib

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.

Pada kenyataannya, masalah pelanggaran lalu lintas masih sering kita temui saat ini di sekitar kita. Pelanggaran lalu lintas adalah suatu keadaan yang terjadi sebagai akibat dari ketidaksesuaian antara peraturan dengan kenyataan yang diharapkan terjadi di lapangan. Hasil pengamatan yang dilakukan oleh peneliti terkait kepatuhan berlalu lintas di Makassar menunjukkan bahwa masih banyak masyarakat di kota Makassar yang melakukan pelanggaran lalu lintas. Pelanggaran lalu lintas yang dilakukan juga beragam dan paling banyak adalah tidak memakai helm pada saat berkendara. Bentuk pelanggaran lalu lintas lainnya yaitu menerobos lampu merah, melanggar rambu lalu lintas, tidak memiliki surat izin mengemudi (SIM), ugal-ugalan di jalan, dan lain sebagainya.

Hasil wawancara yang dilakukan kepada 17 orang pengendara di Kota Makassar, semuanya mengakui bahwa sudah pernah melakukan pelanggaran lalu lintas dan jenis pelanggaran yang paling banyak dilakukan adalah tidak memakai helm dan melawan arus. Responden mengakui bahwa sebenarnya sadar akan pentingnya mematuhi aturan lalu lintas tetapi karena beberapa faktor sehingga menyebabkan mereka melakukan pelanggaran lalu lintas. Responden juga mengatakan bahwa terkadang mereka juga terburu-

buru sehingga melanggar lampu lalu lintas untuk sampai di tujuan tepat waktu.

Penelitian tentang kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas mahasiswa UIN Alauddin Makassar oleh Arifuddin dan Risal (2021) menunjukkan hasil bahwa terdapat tiga faktor yang menyebabkan terjadinya pelanggaran lalu lintas yaitu faktor kondisi, kurangnya kesadaran hukum, dan kurangnya pengawasan yang dilakukan oleh penegak hukum. Penelitian lain yang dilakukan oleh Arianto dan Arifin (2016) pada pengendara motor di kota Jepara menunjukkan hasil bahwa budaya merupakan salah satu faktor yang memengaruhi kepatuhan berlalu lintas. Budaya yang baik dalam berkendara akan meningkatkan pengaruh pengendara dalam mematuhi aturan lalu lintas

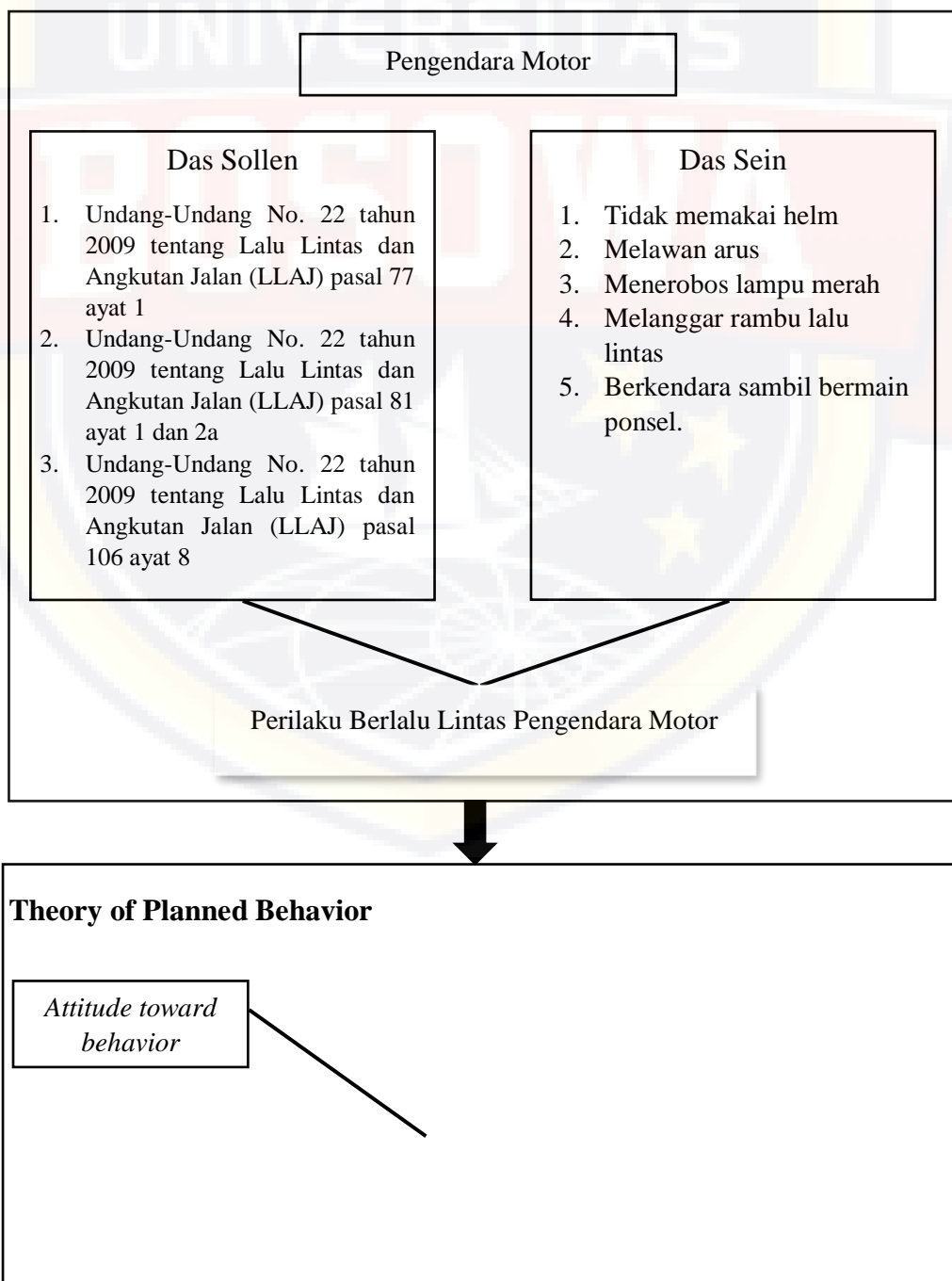
Salah satu faktor yang juga dapat memengaruhi perilaku berlalu lintas adalah perilaku dari manusia itu sendiri (Marsaid, Hidayat, & Ahsan, 2013). Beberapa penelitian menggunakan *Theory of Planned Behavior* (TPB) yang dikemukakan oleh Ajzen (1991) untuk melihat perilaku tertib berlalu lintas. Seperti penelitian yang dilakukan oleh Jalaludin, Widyaningsih, & Dwiatmoko (2022) pada pengendara motor di Jakarta yang menunjukkan bahwa sikap merupakan salah satu faktor penentu intensi perilaku aman pengendara motor di jalan.

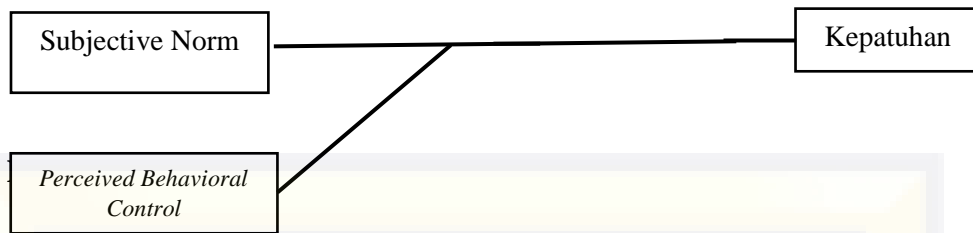
Berdasarkan uraian yang telah dipaparkan oleh peneliti dengan melihat hasil-hasil penelitian terdahulu perlu dibuktikan terlebih dahulu kemampuan *Theory of Planned Behavior* (TPB) dalam memprediksi tingkat Kepatuhan (*Obedience*) berlalu lintas pada pengendara motor berdasarkan tiga

komponen TPB yaitu Sikap terhadap perilaku, norma subjektif, dan kontrol perilaku yang dirasakan. Maka dari itu, peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul “*Sikap terhadap perilaku, Norma subjektif, dan Kontrol perilaku yang dirasakan sebagai Prediktor terhadap Tingkat Kepatuhan Berlalu Lintas pada Pengendara Motor di Kota Makassar*”.

## 2.4 Kerangka Berpikir

**Gambar 1.1 Bagan Kerangka Pikir**





Keterangan:



## 2.5 Hipotesis

Adapun hipotesis dalam penelitian ini yaitu *Attitude Toward Behavior*, *Subjective Norm*, dan *Perceive Behavioral Control* dapat menjadi Prediktor terhadap Kepatuhan Berlalu Lintas pada Pengendara Motor di Kota Makassar.

## BAB III

### METODE PENELITIAN

#### 3.1 Pendekatan Penelitian

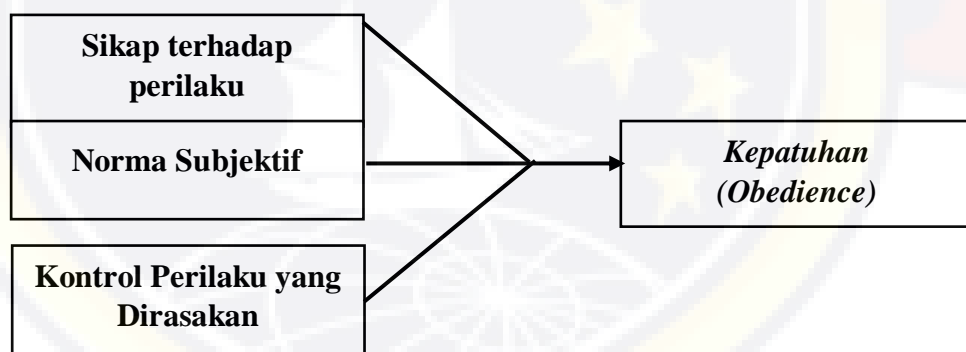
Pendekatan penelitian yang digunakan adalah pendekatan kuantitatif. Pendekatan kuantitatif adalah langkah penelitian yang berdasar pada filsafat positivisme atau yang berdasar pada sesuatu yang pasti, faktual, dan empirik.

#### 3.2 Variabel Penelitian

Variabel Independen (X) : Sikap terhadap perilaku, Norma Subjektif, dan Kontrol Perilaku yang dirasakan

Variabel Dependen (Y) : Kepatuhan (*Obedience*)

**Gambar 2.2 Model Penelitian**



Keterangan: → memprediksi



### 3.3 Definisi Variabel

#### 3.3.1 Definisi Konsptual

##### 1. Kepatuhan (*Obedience*)

Blass (1999) menyatakan kepatuhan adalah sikap dan tingkah laku individu dalam mempercayai (*belief*), menerima (*accept*), dan melakukan (*act*) suatu perintah atau peraturan yang telah ditetapkan oleh orang lain. Kepatuhan dapat terjadi apabila individu memperlihatkan perilaku patuh dalam bentuk apa pun terhadap suatu perintah atau aturan yang dianggap benar. Baron & Byrne (2005) menyatakan bahwa Kepatuhan adalah bentuk pengaruh sosial dimana seseorang mengarahkan orang lain untuk melakukan sesuatu.

##### 2. *Theory of Planned Behavior*

Teori perilaku terencana menjelaskan bahwa dinamika pembentukan perilaku dipengaruhi oleh tiga faktor: sikap, norma subjektif, dan kontrol perilaku yang dirasakan, untuk membentuk niat atau niat yang pada akhirnya mengarah pada perilaku (Ajzen et al., 1991).

###### a. Sikap (*Attitude*)

Ajzen (1991) menjelaskan bahwa sikap adalah pandangan dasar yang dimiliki individu yang berkaitan dengan perasaan setuju atau tidak setuju terhadap apa yang menjadi stimulus dari sebuah perilakunya baik itu sikap positif maupun negatif.

b. Norma Subjektif (*Subjective Norm*)

Ajzen (1991) menggambarkan norma subjektif sebagai keadaan yang dimiliki individu dalam kaitannya dengan lingkungan mereka di mana mereka menerima atau menolak perilaku yang ditunjukkan. Lingkungan menyebabkan individu menunjukkan perilaku yang dapat diterima oleh lingkungan sekitarnya.

c. Persepsi Kontrol Keperilakuan (*Perceived Behavioral Control*)

Ajzen (1991) menjelaskan bahwa persepsi kontrol perilaku adalah persepsi yang dimiliki individu tentang mudah atau sulitnya menunjukkan sikap terhadap perilaku yang ditimbulkan. Kesadaran akan suatu situasi dapat mempengaruhi niat individu tentang tindakan yang diinduksi, tergantung pada apakah situasi tersebut dapat mendukung promosi tindakan yang dilakukan.

### 3.3.2 Definisi Operasional

#### 1. Kepatuhan (*Obedience*)

Variabel Kepatuhan yang dimaksudkan dalam penelitian ini adalah para pengendara motor yang taat terhadap aturan-aturan lalu lintas seperti memiliki SIM, menggunakan helm pada saat berkendara, tidak menerobos lampu lalu lintas, tidak melawan

arus, tidak menggunakan *handphone* pada saat berkendara, dan mematuhi rambu-rambu lalu lintas.

## **2. Theory of Planned Behavior**

Teori perilaku perencanaan yang dimaksudkan dalam penelitian ini adalah untuk memprediksi perilaku lalu lintas pengendara sepeda motor di kota Makassar terhadap kepatuhan berlalu lintas.

### **a. Sikap (*Attitude*)**

Sikap yang dimaksudkan dalam penelitian ini yaitu pandangan dasar yang dimiliki pengendara motor yang berkaitan dengan perilaku patuh terhadap peraturan lalu lintas. Pandangan dasar individu dapat berupa sikap positif dan negatif seperti suka atau tidak suka, setuju atau tidak setuju, senang atau tidak senang dengan peraturan lalu lintas.

### **b. Norma Subjektif (*Subjective Norm*)**

Norma Subjektif yang dimaksudkan dalam penelitian ini yaitu penilaian pengendara motor terhadap perilaku berlalu lintas. Penilaian tersebut dapat berupa menerima atau menolak peraturan lalu lintas.

### **c. Persepsi Kontrol Keperilakuan (*Perceived Behavioral Control*)**

Persepsi kontrol perilaku yang dimaksudkan dalam penelitian ini yaitu pandangan terkait kemampuan pengendara

motor dalam mematuhi peraturan lalu lintas. Kemampuan tersebut dapat berupa perilaku patuh atau tidak patuh terhadap peraturan lalu lintas.

### 3.4 Populasi, Sampel, dan Teknik Pengambilan Sampel

#### 3.4.1 Populasi

Populasi dalam penelitian ini adalah Pengendara Motor di Kota Makassar yang tidak diketahui secara pasti jumlahnya.

#### 3.4.2 Sampel

Sampel untuk penelitian ini adalah pengendara sepeda motor dari kota Makassar. Sampel ditentukan pada taraf signifikansi 5% berdasarkan tabel Isaac dan Michael. Adapun jumlah sampel dalam penelitian ini sebanyak 543 responden. Berikut di bawah ini tabel deskripsi demografi responden:

**Tabel 3.1 Deskripsi Demografi Responden**

Demografi Responden		SD	Frekuensi	Persen (%)
Jenis Kelamin	Laki-Laki	0.495	192	42.4%
	Perempuan		261	57.6%
Usia	19-23 tahun	0.393	406	89.6%
	24-28 tahun		37	8.2%
	29-33 tahun		10	2.2%
Status Pernikahan	Belum Menikah	0.224	429	94.7%
	Sudah Menikah		24	5.3%

### 3.4.3 Teknik Pengambilan Sampel

Teknik pengambilan sampel yang digunakan dalam penelitian ini yaitu *non-probability sampling* dengan teknik *purposive sampling*. *Purposive sampling* merupakan teknik pengambilan sampel secara acak dan dengan pertimbangan langsung oleh peneliti apakah sampel secara logis dapat dianggap mewakili populasi. Kriteria yang ditentukan untuk pengambilan sampel adalah:

1. Berdomisili di Kota Makassar.
2. Pengendara Motor
3. Memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM)

### 3.5 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini memakai ukuran psikologis. Alat ukur yang digunakan untuk mengukur tingkat Kepatuhan (*Obedience*) dan *Theory of Planned Behavior* berdasarkan aspek-aspek yang terdapat di dalamnya.

#### 3.5.1 Skala Kepatuhan (*Obedience*)

Skala kepatuhan (*obedience*) disusun peneliti berdasarkan aspek Kepatuhan yang dijelaskan oleh Blass (1999). Skala kepatuhan (*obedience*) terdiri atas 3 aspek yaitu memercayai (*belief*), menerima (*accept*), dan melakukan (*act*). Skala kepatuhan (*obedience*) menggunakan skala model Likert yang di dalamnya terdapat empat pilihan jawaban.

**Tabel 3.2 Blueprint Skala Kepatuhan**

Aspek	Definisi	Nomor Item	Jumlah Keseluruhan Item
		<i>Favorable</i>	
<i>Belief</i> (Mempercayai)	Sikap yang dimiliki individu untuk percaya terhadap suatu peraturan.	1, 4, 9, 13, 17 18, 21, 24	8
<i>Accept</i> (Menerima)	Sikap yang dimiliki individu dalam menuruti peraturan yang telah ia percaya.	5, 6, 8, 12, 14, 16, 19, 22	8
<i>Act</i> (Melakukan)	Suatu bentuk tindakan individu sebagai bentuk kepercayaan dan penerimaan terhadap aturan.	2, 3, 7, 10, 11, 15, 20, 23	8
Total		24	24

### 3.5.2 Skala Sikap

Skala yang digunakan adalah skala sikap yang dibuat oleh Sari (2021). Peneliti juga melakukan modifikasi pada alat ukur sikap untuk disesuaikan dengan konteks penelitian yaitu perilaku berlalu lintas. Skala Sikap menggunakan skala model Likert yang di dalamnya terdapat empat pilihan jawaban.

**Tabel 3.3 Blueprint skala Sikap**

Aspek	Definisi	Nomor Item	Jumlah Keseluruhan Item
		<i>Favorable</i>	
<i>Instrumental</i> aspek	Evaluasi mengenai perasaan ketika sedang atau telah melakukan perilaku tersebut seperti senang-tidak senang, mudah-sulit dilakukan.	1, 3, 6, 8	4
<i>Eksperimental</i> aspek	Perasaan positif atau negatif yang menyebabkan perilaku berubah atau tidak berubah.	2, 4, 5, 7	4
Total		8	8

### 3.5.3 Skala Norma Subjektif

Skala yang digunakan dalam penelitian ini yaitu skala norma subjektif yang diadaptasi dari skala yang telah dibuat oleh Sari (2021). Peneliti juga melakukan modifikasi pada alat ukur sikap untuk disesuaikan dengan konteks penelitian yaitu perilaku berlalu lintas. Skala Sikap menggunakan skala model Likert yang di dalamnya terdapat empat pilihan jawaban.

**Tabel 3.4 *Blueprint* skala Norma Subjektif**

Aspek	Definisi	Nomor Item	Jumlah
		<i>Favorable</i>	Keseluruhan Item
<i>Injunctive</i> aspek	Merujuk pada aturan atau norma yang ada dilingkungan individu mengenai perilaku tertentu	1, 3, 6, 8, 10, 11, 14	7
<i>Descriptive</i> aspek	Merujuk kepada orang lain disekitar individu yang juga melakukan perilaku tertentu	2, 4, 5, 7, 9, 12, 13	7
Total		14	14

### 3.5.4 Skala Kontrol Perilaku yang Dirasakan

Skala yang digunakan dalam penelitian ini yaitu skala Kontrol Perilaku yang Dirasakan yang diadaptasi dari skala yang telah dibuat oleh Sari (2021). Peneliti juga melakukan modifikasi pada alat ukur sikap untuk disesuaikan dengan konteks penelitian yaitu perilaku berlalu lintas. Skala Sikap menggunakan skala model Likert yang di dalamnya terdapat empat pilihan jawaban.

**Tabel 3.5 *Blueprint* skala Kontrol Perilaku yang Dirasakan**

Aspek	Definisi	Nomor Item	Jumlah
		<i>Favorable</i>	Keseluruhan Item
<i>Capacity</i> aspek	Kemampuan yang dirasakan untuk menampilkan suatu perilaku tertentu	1, 3, 6, 8, 10, 11	6
<i>Autonomy</i> aspek	Kemampuan yang dirasakan untuk mengontrol suatu perilaku tertentu	2, 4, 5, 7, 9	5
Total		11	11

### 3.6 Uji Instrumen

Instrumen penelitian adalah alat ukur yang digunakan dalam penelitian dan harus memenuhi standar yang valid dan reliabel. Pengujian alat penelitian dimaksudkan untuk mengkonfirmasi validitas dan reliabilitas pernyataan (Kurniawan, 2016). Dalam penelitian ini, peneliti akan melakukan konstruksi alat ukur Kepatuhan (*Obedience*) dan *Theory of Planned Behavior*.

#### 3.6.1 Alat ukur yang diadaptasi oleh peneliti

Skala yang diadaptasi dalam penelitian ini adalah skala *Theory of Planned Behavior* (TPB) yang disusun oleh Sari (2021). Skala tersebut akan dimodifikasi oleh peneliti sesuai dengan konteks penelitian yang hendak dilakukan.

#### 3.6.2 Alat ukur yang dikonstruksi oleh peneliti

Skala yang dikonstruksi dalam penelitian ini adalah skala kepatuhan (*obedience*) yang disusun berdasarkan aspek-aspek yang dikemukakan oleh Blass (1991). Skala terdiri dari 24 item dan terlebih dahulu dilakukan uji validitas dan uji reliabilitas.



### 3.6.3 Uji Validitas

Uji validitas adalah pengujian yang dilakukan untuk mengetahui validitas atau ketepatan suatu unsur proposisi dalam mengukur variabel yang diteliti. Suatu objek dikatakan valid jika dapat mengukur apa yang dirancang untuk diukur (Kurniawan, 2016). Uji validitas secara umum terdiri atas dua yaitu validitas isi dan validitas konstruk.

#### 1. Validitas Logis

Validitas logis dilakukan untuk menunjukkan bahwa item-item yang digunakan untuk mengukur suatu variabel dapat menjelaskan variabel yang hendak untuk diukur. Terdapat dua cara untuk melakukan validitas isi yaitu validitas logis dan tampak. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan tiga orang dosen Fakultas Psikologi Universitas Bosowa sebagai *Subject Matter Expert* yaitu bapak Arie Gunawan HZ, S. Psi., M. Psi., Psikolog, bapak Tarmizi Thalib, S. Psi., M.A, dan bapak Muh. Fitrah Umar, S. Psi., M. Si.

Berdasarkan penilaian yang dilakukan oleh bapak Arie Gunawan HZ, S. Psi., M. Psi. pada skala Kepatuhan, terdapat satu item yang masih perlu untuk diperbaiki yaitu pada item nomor 7. Selanjutnya untuk penilaian yang dilakukan oleh bapak Tarmizi Thalib, S. Psi., M.A pada skala Kepatuhan, terdapat dua item yang masih perlu untuk diperbaiki dari segi

kalimat yaitu pada item nomor 1 dan 7. Terakhir untuk penilaian yang dilakukan oleh bapak Muh. Fitrah Umar, S. Psi., M. Si. pada skala Kepatuhan, terdapat dua item yang masih perlu untuk diperbaiki kalimatnya yaitu pada item nomor 16 dan 20.

## 2. Validitas Tampang

Validitas tampang dilakukan untuk menilai tampilan dari keseluruhan skala yang akan digunakan untuk mengukur variabel penelitian. Validitas tampang dilakukan dengan cara mencari *reviewer* yang akan menilai tampilan dari item-item skala dan juga kejelasan dari bahasa yang digunakan pada item-item tersebut. *Reviewer* skala tersebut dipilih sesuai dengan kriteria subjek yang akan diteliti. Dalam penelitian ini terdapat lima orang *reviewer* yang merupakan pengendara motor dan memiliki SIM C. Kelima *reviewer* tersebut yaitu Aisyah Farahtillah, Muh. Fitrah Yassin, Farah Istiqhama Muhammad, Jihan Iqlyma Gamadhila, dan Nur Istiqama.

Kelima *reviewer* memberikan penilaian pada bagian skala yaitu tata letak skala, jenis dan ukuran huruf, bentuk skala, pengantar skala, identitas responden, petunjuk pengerjaan, dan item-item skala dari segi konten dan bahasa. Berdasarkan hasil penilaian kelima *reviewer* terkait dengan penampilan alat ukur, pengantar skala, identitas responden, dan petunjuk pengerjaan

bahwa bagian tersebut sudah baik, jelas, rapi, dan mudah dipahami. Selanjutnya, kelima *reviewer* memberikan penilaian pada bagian item skala khususnya terkait dengan konten dan bahasa yang digunakan bahwa pada keseluruhan item dari segi konten dan bahasa sudah paham, jelas, sesuai, dan dapat dipahami.

### 3. Validitas Konstrak

Validitas konstruk harus menunjukkan seberapa baik instrumen yang digunakan dapat mengukur variabel yang diukur. Uji validitas konstruk akan dilakukan dengan membagikan skala kepada subjek sesuai dengan kriteria yang diteliti. Peneliti menggunakan metode confirmatory factor analysis (CFA), dengan ketentuan *p-value* lebih besar dari 0,05 dan nilai RMSEA kurang dari 0,05. Kemudian tentukan anggota yang valid dengan memeriksa apakah factor loadings positif dan nilai *t* lebih besar dari 1,96.

Sebelum melihat apakah item valid atau tidak valid, peneliti terlebih dahulu melihat model fit dan diagram path dengan ketentuan nilai *p-value* lebih besar dari 0.05 dan nilai RMSEA (*Root Mean Square Approximation*) lebih kecil dari 0.05. Ketika syarat model fit dan diagram path sudah terpenuhi barulah bisa melangkah ke tahap selanjutnya yaitu melihat

item-item yang valid dan tidak valid melalui *factor loading* yang bernilai positif dan *t-value* lebih besar dari 1.96.

Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan oleh peneliti untuk skala Kepatuhan, pada aspek *Belief* yang terdiri dari 8 item, tidak terdapat item yang dinyatakan tidak valid sehingga untuk keseluruhan item pada aspek *belief* dapat digunakan. Kemudian pada aspek *Accept* yang juga terdiri dari 8 item, tidak terdapat item yang dinyatakan tidak valid sehingga kedelapan item tersebut juga dapat digunakan. Terakhir pada aspek *Act* yang terdiri dari 8 item, tidak terdapat item yang dinyatakan tidak valid sehingga keseluruhan item pada aspek *Act* dapat digunakan. Sehingga dari ketiga aspek pada Skala Kepatuhan terdapat 24 item yang semuanya valid dan dapat digunakan untuk mengukur Kepatuhan.

**Tabel 3.6 Hasil Validasi Konstruk Skala Kepatuhan**

<b>Item</b>	<b>Factor Loading</b>	<b>Error</b>	<b><i>t-value</i></b>	<b>Keterangan</b>
1	0.169	0.066	2.564	Valid
2	0.516	0.072	7.204	Valid
3	0.325	0.064	5.088	Valid
4	0.402	0.065	6.203	Valid
5	0.244	0.064	3.839	Valid
6	0.321	0.064	5.015	Valid
7	0.267	0.074	3.597	Valid
8	0.468	0.064	5.724	Valid
9	0.584	0.067	8.763	Valid
10	0.451	0.066	6.876	Valid
11	0.323	0.056	5.730	Valid
12	0.367	0.066	5.596	Valid
13	0.177	0.057	3.138	Valid
14	0.153	0.056	2.709	Valid
15	0.303	0.059	5.165	Valid

Item	Factor Loading	Error	<i>t-value</i>	Keterangan
16	0.593	0.065	9.108	Valid
17	0.567	0.062	9.112	Valid
18	0.418	0.055	7.653	Valid
19	0.344	0.055	6.292	Valid
20	0.513	0.072	7.093	Valid
21	0.374	0.055	6.862	Valid
22	0.486	0.061	7.965	Valid
23	0.344	0.055	6.306	Valid
24	0.219	0.055	3.983	Valid

### 3.6.4 Uji Reliabilitas

Reliabilitas suatu alat ukur dapat dilihat melalui nilai *cronbach's alpha* dengan rentang 0,70 – 0,90 maka reliabilitas tinggi, 0,50-0,70 maka reliabilitas moderat, dan dibawah 0,50 maka reliabilitas rendah.

#### a. Reliabilitas skala Kepatuhan

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan oleh peneliti dapat diperoleh hasil reliabilitas skala kepatuhan sebagai berikut:

**Tabel 3.7 Reliabilitas Skala Kepatuhan**

Variabel	Cronbach's $\alpha$
Kepatuhan	0.690

Berdasarkan hasil uji reliabilitas pada skala Kepatuhan diperoleh nilai *cronbach's alpha* sebesar 0.690.

#### b. Reliabilitas skala *Attitude Toward Behavior*

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan oleh peneliti dapat diperoleh hasil reliabilitas skala *attitude toward behavior* sebagai berikut:

**Tabel 3.8 Reliabilitas Skala *Attitude Toward Behavior***

Variabel	Cronbach's $\alpha$
----------	---------------------

<i>Attitude toward behavior</i>	0.336
---------------------------------	-------

Berdasarkan hasil uji reliabilitas pada skala *Attitude toward behavior* diperoleh nilai *cronbach's alpha* sebesar 0.336.

### c. Reliabilitas skala *Subjective Norm*

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan oleh peneliti dapat diperoleh hasil reliabilitas skala *subjective norm* sebagai berikut:

**Tabel 3.9 Reliabilitas Skala *Subjective Norm***

Variabel	Cronbach's $\alpha$
<i>Subjective Norm</i>	0.749

Berdasarkan hasil uji reliabilitas pada skala *Subjective Norm* diperoleh nilai *cronbach's alpha* sebesar 0.749.

### d. Reliabilitas skala *Perceived Behavioral Control*

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan oleh peneliti dapat diperoleh hasil reliabilitas skala *perceived behavioral control* sebagai berikut:

**Tabel 3.10 Reliabilitas Skala *Perceived Behavioral Control***

Variabel	Cronbach's $\alpha$
<i>Perceive Behavioral Control</i>	0.610

Berdasarkan hasil uji reliabilitas pada skala *Perceive Behavioral Control* diperoleh nilai *cronbach's alpha* sebesar 0.336

## 3.7 Teknik Analisis Data

### 3.7.1 Analisis Deskriptif

Dalam penelitian ini, analisis deskriptif digunakan untuk memperoleh gambaran frekuensi variabel yang diteliti. Analisis deskriptif dilakukan dengan menggunakan *software SPSS*.

### 3.7.2 Uji Asumsi

#### 1. Uji Normalitas

Sugiyono (2017) menyatakan bahwa uji normalitas adalah uji yang dilakukan untuk melihat apakah data yang didapatkan terdistribusi normal atau tidak. Suatu data dikatakan terdistribusi normal apabila nilai signifikansinya  $> 0.05$ . Dalam penelitian ini, uji normalitas dilakukan dengan bantuan *software Jamovi v.2.2.5 Solid*.

**Tabel 3.11 Hasil Uji Normalitas**

Variabel	Kolmogorov*	Sig.**	Keterangan
<i>Attitude toward behavior, Subjective Norm, Perceived behavioral control dengan Kepatuhan</i>	0.052	0.172	Terdistribusi Normal

Ket: \*) Kolmogorov-Smirnov

\*\*) Signifikansi Uji Normalitas  $p > 0.05$

Berdasarkan tabel hasil uji normalitas di atas, variabel *Attitude toward behavior, Subjective Norm, Perceived behavioral control, dengan Kepatuhan* memperoleh nilai *Kolmogorov Smirnov* sebesar 0.052 dengan signifikansi sebesar 0.172. Hal tersebut menunjukkan bahwa data terdistribusi normal.

## 2. Uji Linearitas

Uji Linearitas adalah salah satu uji asumsi yang digunakan untuk melihat Terdapat hubungan linier antara variabel bebas dan variabel terikat jika nilai signifikansinya lebih kecil dari 0,05, tetapi tidak ada hubungan linier antara variabel bebas dan variabel terikat jika nilai signifikansinya lebih besar dari 0,05.

**Tabel 3.12 Hasil Uji Linearitas**

<b>Variabel</b>	<b>Linearity</b>	<b>Keterangan</b>
<i>Attitude toward behavior</i> dengan Kepatuhan	0.000	Linear
<i>Subjective Norm</i> dengan Kepatuhan	0.000	Linear
<i>Perceived behavioral control</i> dengan Kepatuhan	0.000	Linear

Berdasarkan tabel hasil uji linearitas di atas, variabel *Attitude toward behavior*, *Subjective Norm*, *Perceived behavioral control* dengan kepatuhan memperoleh nilai *Linearity* sebesar 0.000. Hal tersebut menunjukkan bahwa variabel memiliki hubungan yang linear karena nilai signifikansi  $< 0.05$ .

## 3. Uji Multikolinearitas

Uji multikolinearitas adalah pengujian untuk mengetahui ada tidaknya korelasi yang tinggi antara variabel independen ketika ada beberapa variabel independen. Nilai Variance Inflation Factor (VIF) dapat digunakan untuk menentukan multikolinearitas dari variabel independen. Untuk nilai VIF kurang dari 10, tidak terjadi multikolinearitas antar variabel



bebas. Sebaliknya jika nilai VIF lebih besar dari 10 maka akan terjadi multikolinearitas. Dalam penelitian ini, uji multikolinearitas dilakukan dengan bantuan *software SPSS*.

**Tabel 3.13 Hasil Uji Multikolinearitas**

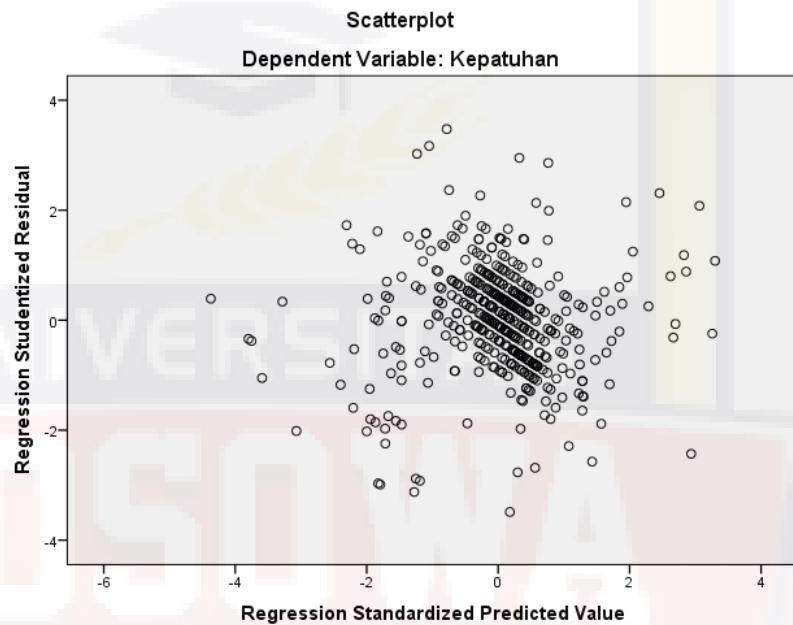
Variabel	Colinearity Statistics		Keterangan
	Tolerance*	VIF**	
<i>Attitude toward Behavior</i>	0.807	1.239	Tidak terjadi Multikolinearitas
<i>Subjective Norm</i>	0.705	1.418	Tidak terjadi Multikolinearitas
<i>Perceived Behavioral Control</i>	0.729	1.371	Tidak terjadi Multikolinearitas

Berdasarkan tabel hasil uji multikolinearitas di atas, variabel *Attitude toward Behavior*, *Subjective Norm*, dan *Perceived Behavioral Control* memperoleh nilai toleransi  $> 0.01$  dan nilai VIF  $< 10$ , sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi multikolinearitas.

#### 4. Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas merupakan salah satu uji asumsi yang digunakan untuk memeriksa varians dari varians sisa pengamatan yang satu dengan pengamatan yang lain. Uji heteroskedastisitas dilakukan dengan melihat representasi scatterplot menggunakan *software SPSS*. Jika titik-titik pada scatterplot menyebar, maka tidak terjadi heteroskedastisitas.

Adapun dalam penelitian ini diharapkan tidak terjadi heteroskedastisitas.



**Gambar 3.1 Diagram *Scatterplot***

Berdasarkan hasil uji heteroskedastisitas pada variabel Kepatuhan dengan melihat grafik *scatterplot*, menunjukkan bahwa terjadi penyebaran pola yang berbentuk seperti lingkaran kecil dan tidak membentuk pola tertentu sehingga dapat diartikan bahwa heteroskedastisitas tidak terjadi.

### 3.7.3 Uji Hipotesis

Peneliti menguji hipotesis melalui analisis regresi berganda. Saat menganalisis data, peneliti menggunakan *software SPSS* untuk melihat hubungan linear satu kelompok dengan kelompok lainnya.

Melengkapi analisis dengan regresi berganda untuk menunjukkan bahwa terdapat pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat.

Sehingga hipotesis dalam penelitian ini adalah:

H0 : *Attitude Toward Behavior, Subjective Norm, dan Perceive Behavioral Control* tidak dapat memprediksi Kepatuhan Berlalu Lintas pada Pengendara Motor di Kota Makassar.

H1 : *Attitude Toward Behavior, Subjective Norm, dan Perceive Behavioral Control* dapat memprediksi Kepatuhan Berlalu Lintas pada Pengendara Motor di Kota Makassar.

### 3.8 Jadwal Penelitian

**Tabel 3. 14 Jadwal Penelitian**

Uraian Kegiatan	Januari - Februari				Maret-April				Mei				Juni				Juli			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Penyusunan proposal	■																			
Penyusunan instrumen									■											
Pengambilan data													■							
Penginputan data													■							
Analisis data																	■			
Penyusunan laporan penelitian																	■			

## BAB IV

### HASIL ANALISIS DAN PEMBAHASAN

#### 4.1 Hasil Analisis

##### 4.1.1 Deskriptif Variabel berdasarkan Tingkat Skor

###### 1. Kepatuhan

Hasil analisis deskriptif variabel Kepatuhan berdasarkan tingkat skor bisa diperhatikan melalui tabel rangkuman berikut:

**Tabel 4.1 Rangkuman Statistik Skor Kepatuhan**

Variabel	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Kepatuhan	453	63	96	79.36	4.737

Berdasarkan tabel diatas, hasil tingkat skor kepatuhan dengan jumlah subjek sebanyak 453 responden menunjukkan nilai minimum sebesar 63, nilai maksimum sebesar 96, nilai mean sebesar 79.36, dan standar deviasi sebesar 4.737. Berikut di bawah ini merupakan tabel kategorisasi tingkat skor Kepatuhan.

**Tabel 4.2 Kategorisasi Tingkat Skor Kepatuhan**

Norma Kategorisasi	Rumus Kategorisasi	Nilai Kategorisasi
Sangat Tinggi	$X > (\bar{X} + 1,5 \text{ SD})$	$X > 86$
Tinggi	$(\bar{X} + 0,5 \text{ SD}) < X \leq (\bar{X} + 1,5 \text{ SD})$	$82 < X \leq 86$
Sedang	$(\bar{X} - 0,5 \text{ SD}) < X \leq (\bar{X} + 0,5 \text{ SD})$	$77 < X \leq 82$
Rendah	$(\bar{X} - 1,5 \text{ SD}) < X \leq (\bar{X} - 0,5 \text{ SD})$	$72 < X \leq 77$
Sangat Rendah	$X \leq (\bar{X} - 1,5 \text{ SD})$	$72 \geq X$

###### 2. Attitude toward behavior (Sikap terhadap perilaku)

Hasil analisis deskriptif variabel *Attitude toward behavior* berdasarkan tingkat skor dapat dilihat melalui tabel rangkuman di bawah ini:

**Tabel 4.3 Rangkuman Statistik Skor *Attitude toward behavior***

Variabel	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
<i>Attitude toward behavior</i>	453	13	24	19.69	1.704

Berdasarkan tabel diatas, hasil tingkat skor kepatuhan dengan jumlah subjek sebanyak 453 responden menunjukkan nilai minimum sebesar 13, nilai maksimum sebesar 24, nilai mean sebesar 19.69, dan standar deviasi sebesar 1.704. Berikut di bawah ini merupakan tabel kategorisasi tingkat skor *Attitude toward behavior*.

**Tabel 4.4 Kategorisasi Tingkat Skor *Attitude toward behavior***

Norma Kategorisasi	Rumus Kategorisasi	Nilai Kategorisasi
Sangat Tinggi	$X > (\bar{X} + 1,5 \text{ SD})$	$X > 22$
Tinggi	$(\bar{X} + 0,5 \text{ SD}) < X \leq (\bar{X} + 1,5 \text{ SD})$	$21 < X \leq 22$
Sedang	$(\bar{X} - 0,5 \text{ SD}) < X \leq (\bar{X} + 0,5 \text{ SD})$	$19 < X \leq 21$
Rendah	$(\bar{X} - 1,5 \text{ SD}) < X \leq (\bar{X} - 0,5 \text{ SD})$	$17 < X \leq 19$
Sangat Rendah	$X \leq (\bar{X} - 1,5 \text{ SD})$	$17 \geq X$

### 3. *Subjective Norm* (Norma Subjektif)

Hasil analisis deskriptif variabel *Subjective Norm* berdasarkan tingkat skor dapat dilihat melalui tabel rangkuman berikut:

**Tabel 4.5 Rangkuman Statistik Skor *Subjective Norm***

Variabel	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
<i>Subjective Norm</i>	453	28	52	42.13	3.486

Berdasarkan tabel diatas, hasil tingkat skor kepatuhan dengan jumlah subjek sebanyak 453 responden menunjukkan nilai minimum sebesar 28, nilai maksimum sebesar 52, nilai mean sebesar 42.13,

dan standar deviasi sebesar 3.486. Berikut di bawah ini merupakan tabel kategorisasi tingkat skor *Subjective Norm*.

**Tabel 4.6 Kategorisasi Tingkat Skor *Subjective Norm***

<b>Norma Kategorisasi</b>	<b>Rumus Kategorisasi</b>	<b>Nilai Kategorisasi</b>
Sangat Tinggi	$X > (\bar{X} + 1,5 \text{ SD})$	$X > 47$
Tinggi	$(\bar{X} + 0,5 \text{ SD}) < X \leq (\bar{X} + 1,5 \text{ SD})$	$44 < X \leq 47$
Sedang	$(\bar{X} - 0,5 \text{ SD}) < X \leq (\bar{X} + 0,5 \text{ SD})$	$40 < X \leq 44$
Rendah	$(\bar{X} - 1,5 \text{ SD}) < X \leq (\bar{X} - 0,5 \text{ SD})$	$37 < X \leq 40$
Sangat Rendah	$X \leq (\bar{X} - 1,5 \text{ SD})$	$37 \geq X$

#### 4. *Perceived Behavioral Control* (Kontrol Perilaku yang Dirasakan)

Hasil analisis deskriptif variabel *Subjective Norm* berdasarkan tingkat skor dapat dilihat melalui tabel rangkuman di bawah ini:

**Tabel 4.7 Rangkuman Statistik Skor *Perceive Behavioral Control***

<b>Variabel</b>	<b>N</b>	<b>Minimum</b>	<b>Maximum</b>	<b>Mean</b>	<b>Std. Deviation</b>
<i>Perceived Behavioral Control</i>	453	27	44	36.44	2.763

Berdasarkan tabel diatas, hasil tingkat skor kepatuhan dengan jumlah subjek sebanyak 453 responden menunjukkan nilai min sebesar 27, nilai max sebesar 44, nilai rata-rata sebesar 36.44, dan std. sebesar 2.763. Berikut di bawah ini merupakan tabel kategorisasi tingkat skor *Perceived behavioral control*.

**Tabel 4.8 Kategorisasi Tingkat Skor *Perceived Behavioral Control***

<b>Norma Kategorisasi</b>	<b>Rumus Kategorisasi</b>	<b>Nilai Kategorisasi</b>
Sangat Tinggi	$X > (\bar{X} + 1,5 \text{ SD})$	$X > 41$
Tinggi	$(\bar{X} + 0,5 \text{ SD}) < X \leq (\bar{X} + 1,5 \text{ SD})$	$36 < X \leq 41$
Sedang	$(\bar{X} - 0,5 \text{ SD}) < X \leq (\bar{X} + 0,5 \text{ SD})$	$35 < X \leq 36$
Rendah	$(\bar{X} - 1,5 \text{ SD}) < X \leq (\bar{X} - 0,5 \text{ SD})$	$32 < X \leq 35$
Sangat Rendah	$X \leq (\bar{X} - 1,5 \text{ SD})$	$32 \geq X$

### 4.1.3 Deskriptif Variabel berdasarkan Demografi

#### 1. Kepatuhan

**Tabel 4.9 Deskriptif Tingkat Skor Kepatuhan berdasarkan Demografi**

Demografi Variabel Kepatuhan		Kategorisasi				
		ST	T	S	R	SR
Jenis Kelamin	Laki-Laki	12	21	107	39	13
	Perempuan	10	36	157	38	20
Usia	19-23 tahun	19	48	249	65	25
	24-28 tahun	3	7	11	8	8
	29-33 tahun	0	2	4	4	0
Status Pernikahan	Belum Menikah	21	54	256	70	28
	Sudah Menikah	1	3	8	7	5

#### a. Deskriptif Kepatuhan berdasarkan Jenis Kelamin

Berdasarkan tabel di atas, menunjukkan bahwa dari total 453 subjek terdapat subjek yang berjenis kelamin laki-laki kategori sangat tinggi sebanyak 12 responden, 21 responden kategorisasi tinggi, 107 responden kategorisasi sedang, 39 responden rendah, dan 13 responden kategorisasi sangat rendah.

Sedangkan untuk responden yang berjenis kelamin perempuan terdapat 10 responden kategorisasi sangat tinggi, 36 responden kategorisasi tinggi, 157 responden kategorisasi sedang, 38 responden kategorisasi rendah, dan 20 responden kategorisasi sangat rendah.

#### b. Deskriptif Kepatuhan berdasarkan Usia

Berdasarkan tabel di atas, menunjukkan bahwa dari total 453 subjek terdapat subjek dengan rentang usia 19-23 tahun

kategorisasi sangat tinggi sebanyak 19 responden, 48 responden kategorisasi tinggi, 249 responden kategorisasi sedang, 65 responden kategorisasi rendah, dan 25 responden kategorisasi sangat rendah.

Kemudian untuk responden dengan rentang usia 24-28 tahun terdapat 3 responden kategorisasi sangat tinggi, 7 responden kategorisasi tinggi, 11 responden kategorisasi sedang, 8 responden kategorisasi rendah, dan 8 responden kategorisasi sangat rendah. Terakhir yaitu untuk responden dengan rentang usia 29-33 tahun tidak terdapat responden kategorisasi sangat tinggi dan sangat rendah, terdapat 2 responden kategorisasi tinggi, 4 responden kategorisasi sedang, dan 4 responden kategorisasi rendah.

c. Deskriptif Kepatuhan berdasarkan Status Pernikahan

Berdasarkan tabel di atas, menunjukkan bahwa dari total 453 subjek terdapat subjek dengan status pernikahan belum menikah kategorisasi sangat tinggi sebanyak 21 responden, 54 responden kategorisasi tinggi, 256 responden kategorisasi sedang, 70 responden kategorisasi rendah, dan 28 responden kategorisasi sangat rendah.

Sedangkan untuk responden dengan status pernikahan sudah menikah terdapat 1 responden kategorisasi sangat tinggi, 3 responden kategorisasi tinggi, 8 responden kategorisasi sedang,



7 responden kategorisasi rendah, dan 5 responden kategorisasi sangat rendah.

## 2. *Attitude toward behavior* (Sikap terhadap Perilaku)

**Tabel 4.10** Deskriptif Tingkat Skor *Attitude Toward Behavior* berdasarkan Demografi

Demografi Variabel <i>Attitude Toward Behavior</i>		Kategorisasi				
		ST	T	S	R	SR
Jenis Kelamin	Laki-Laki	8	20	83	65	16
	Perempuan	11	22	110	87	31
Usia	19-23 tahun	16	37	178	132	43
	24-28 tahun	1	5	12	16	3
	29-33 tahun	2	0	3	4	1
Status Pernikahan	Belum Menikah	17	41	187	140	44
	Sudah Menikah	2	1	6	12	3

### a. Deskriptif *Attitude toward behavior* berdasarkan Jenis Kelamin

Berdasarkan tabel di atas, menunjukkan bahwa dari total 453 subjek terdapat subjek yang berjenis kelamin laki-laki kategorisasi sangat tinggi sebanyak 8 responden, 20 responden kategorisasi tinggi, 83 responden kategorisasi sedang, 65 responden kategorisasi rendah, dan 16 responden kategorisasi sangat rendah.

Sedangkan untuk responden yang berjenis kelamin perempuan terdapat 11 responden kategorisasi sangat tinggi, 22 responden kategorisasi tinggi, 110 responden kategorisasi sedang, 87 responden kategorisasi rendah, dan 31 responden kategorisasi sangat rendah.

b. Deskriptif *Attitude toward behavior* berdasarkan Usia

Berdasarkan tabel di atas, menunjukkan bahwa dari total 453 subjek terdapat subjek dengan rentang usia 19-23 tahun kategorisasi sangat tinggi sebanyak 16 responden, 37 responden kategorisasi tinggi, 178 responden kategorisasi sedang, 132 responden kategorisasi rendah, dan 43 responden kategorisasi sangat rendah.

Kemudian untuk responden dengan rentang usia 24-28 tahun terdapat 1 responden kategorisasi sangat tinggi, 5 responden kategorisasi tinggi, 12 responden kategorisasi sedang, 16 responden kategorisasi rendah, dan 3 responden kategorisasi sangat rendah. Terakhir yaitu untuk responden dengan rentang usia 29-33 tahun terdapat 2 responden kategorisasi sangat tinggi, tidak terdapat responden kategorisasi tinggi, 3 responden kategorisasi sedang, 4 responden kategorisasi rendah, dan 1 responden kategorisasi sangat rendah.

c. Deskriptif *Attitude toward behavior* berdasarkan Status Pernikahan

Berdasarkan tabel di atas, menunjukkan bahwa dari total 453 subjek terdapat subjek dengan status pernikahan belum menikah kategorisasi sangat tinggi sebanyak 17 responden, 41 responden kategorisasi tinggi, 187 responden kategorisasi sedang, 140

responden kategorisasi rendah, dan 44 responden kategorisasi sangat rendah.

Sedangkan untuk responden dengan status pernikahan sudah menikah terdapat 2 responden kategorisasi sangat tinggi, 1 responden kategorisasi tinggi, 6 responden kategorisasi sedang, 12 responden kategorisasi rendah, dan 3 responden kategorisasi sangat rendah.

### 3. *Subjective Norm* (Norma Subjektif)

**Tabel 4.11** Deskriptif Tingkat Skor *Subjective Norm* berdasarkan Demografi

Demografi Variabel <i>Subjective Norm</i>		Kategorisasi				
		ST	T	S	R	SR
Jenis Kelamin	Laki-Laki	9	33	102	34	14
	Perempuan	12	41	138	48	22
Usia	19-23 tahun	18	68	221	69	30
	24-28 tahun	2	5	17	9	4
	29-33 tahun	1	1	2	4	2
Status Pernikahan	Belum Menikah	18	69	233	76	33
	Sudah Menikah	3	5	7	6	3

#### a. Deskriptif *Subjective Norm* berdasarkan Jenis Kelamin

Berdasarkan tabel di atas, menunjukkan bahwa dari total 453 subjek terdapat subjek yang berjenis kelamin laki-laki kategorisasi sangat tinggi sebanyak 9 responden, 33 responden kategorisasi tinggi, 102 responden kategorisasi sedang, 34 responden kategorisasi rendah, dan 14 responden kategorisasi sangat rendah.

Sedangkan untuk responden yang berjenis kelamin perempuan terdapat 12 responden kategorisasi sangat tinggi, 41

responden kategorisasi tinggi, 138 responden kategorisasi sedang, 48 responden kategorisasi rendah, dan 22 responden kategorisasi sangat rendah.

b. Deskriptif *Subjective Norm* berdasarkan Usia

Berdasarkan tabel di atas, menunjukkan bahwa dari total 453 subjek terdapat subjek dengan rentang usia 19-23 tahun kategorisasi sangat tinggi sebanyak 18 responden, 68 responden kategorisasi tinggi, 221 responden kategorisasi sedang, 69 responden kategorisasi rendah, dan 30 responden kategorisasi sangat rendah.

Kemudian untuk responden dengan rentang usia 24-28 tahun terdapat 2 responden kategorisasi sangat tinggi, 5 responden kategorisasi tinggi, 17 responden kategorisasi sedang, 9 responden kategorisasi rendah, dan 4 responden kategorisasi sangat rendah. Terakhir yaitu untuk responden dengan rentang usia 29-33 tahun terdapat 1 responden kategorisasi sangat tinggi, terdapat 1 responden kategorisasi tinggi, 2 responden kategorisasi sedang, 4 responden kategorisasi rendah, dan 2 responden kategorisasi sangat rendah.

c. Deskriptif *Subjective Norm* berdasarkan Status Pernikahan

Berdasarkan tabel di atas, menunjukkan bahwa dari total 453 subjek terdapat subjek dengan status pernikahan belum menikah kategorisasi sangat tinggi sebanyak 18 responden, 69 responden

kategorisasi tinggi, 233 responden kategorisasi sedang, 76 responden kategorisasi rendah, dan 33 responden kategorisasi sangat rendah.

Sedangkan untuk responden dengan status pernikahan sudah menikah terdapat 3 responden kategorisasi sangat tinggi, 5 responden kategorisasi tinggi, 7 responden kategorisasi sedang, 6 responden dengan kategori rendah, dan 3 responden kategorisasi sangat rendah.

#### 4. *Perceived behavioral control* (Kontrol Perilaku yang Dirasakan)

**Tabel 4.12** Deskriptif Tingkat Skor *Perceived Behavioral Control* berdasarkan Demografi

Demografi Variabel <i>Subjective Norm</i>		Kategorisasi				
		ST	T	S	R	SR
Jenis Kelamin	Laki-Laki	12	18	97	56	9
	Perempuan	11	34	132	65	19
Usia	19-23 tahun	18	44	216	107	21
	24-28 tahun	2	7	13	9	6
	29-33 tahun	3	1	0	5	1
Status Pernikahan	Belum Menikah	21	48	220	114	26
	Sudah Menikah	2	4	9	7	2

##### a. Deskriptif *Perceived Behavioral Control* berdasarkan Jenis Kelamin

Berdasarkan tabel di atas, menunjukkan bahwa dari total 453 subjek terdapat subjek yang berjenis kelamin laki-laki kategorisasi sangat tinggi sebanyak 12 responden, 18 responden kategorisasi tinggi, 97 responden kategorisasi sedang, 56 responden kategorisasi rendah, dan 9 responden kategorisasi sangat rendah.

Sedangkan untuk responden yang berjenis kelamin perempuan terdapat 11 responden kategorisasi sangat tinggi, 34 responden kategorisasi tinggi, 132 responden kategorisasi sedang, 65 responden kategorisasi rendah, dan 19 responden kategorisasi sangat rendah.

b. Deskriptif *Perceived Behavioral Control* berdasarkan Usia

Berdasarkan tabel di atas, menunjukkan bahwa dari total 453 subjek terdapat subjek dengan rentang usia 19-23 tahun kategorisasi sangat tinggi sebanyak 18 responden, 44 responden kategorisasi tinggi, 216 responden kategorisasi sedang, 107 responden kategorisasi rendah, dan 21 responden kategorisasi sangat rendah.

Kemudian untuk responden dengan rentang usia 24-28 tahun terdapat 2 responden kategorisasi sangat tinggi, 7 responden kategorisasi tinggi, 13 responden kategorisasi sedang, 9 responden kategorisasi rendah, dan 6 responden kategorisasi sangat rendah. Terakhir yaitu untuk responden dengan rentang usia 29-33 tahun terdapat 3 responden kategorisasi sangat tinggi, terdapat 1 responden kategorisasi tinggi, tidak terdapat responden kategorisasi sedang, 5 responden kategorisasi rendah, dan 1 responden kategorisasi sangat rendah.

c. Deskriptif *Perceived Behavioral Control* berdasarkan Status Pernikahan

Berdasarkan tabel di atas, menunjukkan bahwa dari total 453 subjek terdapat subjek dengan status pernikahan belum menikah kategorisasi sangat tinggi sebanyak 21 responden, 48 responden kategorisasi tinggi, 220 responden kategorisasi sedang, 114 responden kategorisasi rendah, dan 26 responden kategorisasi sangat rendah.

Sedangkan untuk responden dengan status pernikahan sudah menikah terdapat 2 responden kategorisasi sangat tinggi, 4 responden kategorisasi tinggi, 9 responden kategorisasi sedang, 7 responden kategorisasi rendah, dan 2 responden kategorisasi sangat rendah.

#### 4.1.4 Hasil Uji Hipotesis

Uji hipotesis dilakukan untuk mengetahui gambaran mengenai besaran kontribusi variabel. Uji analisis regresi berganda digunakan untuk mengetahui besaran sumbangsih *Theory of Planned Behavior* terhadap Kepatuhan. Hipotesis dalam penelitian ini yaitu *Attitude Toward Behavior*, *Subjective Norm*, dan *Perceive Behavioral Control* dapat menjadi Prediktor terhadap Kepatuhan Berlalu Lintas pada Pengendara Motor di Kota Makassar.

Adapun hasil uji hipotesis variabel *Attitude toward behavior*, *subjective norm*, dan *perceived behavioral control* terhadap variabel

Kepatuhan dapat dilihat melalui tabel berikut:

**1. *Attitude Toward Behavior* sebagai Prediktor terhadap Kepatuhan Berlalu Lintas pada Pengendara Motor di Kota Makassar**

**Tabel 4.13 Model 1 *Attitude Toward Behavior* terhadap Kepatuhan**

Variabel	<i>R Square</i> *	Kontribusi	<i>F</i> **	<i>P</i> ***	Ket.
<i>Attitude toward behavior</i>	0.157	15.7%	84.057	0.000	Sig.

Ket:

\**R square* : Koefisien determinan

\*\**F* : Nilai uji koefisien regresi secara simultan

\*\*\**p* : Nilai signifikansi F,  $p < 0.05$

**2. *Subjective Norm* sebagai Prediktor terhadap Kepatuhan Berlalu Lintas pada Pengendara Motor di Kota Makassar**

**Tabel 4.14 Model 2 *Subjective Norm* terhadap Kepatuhan**

Variabel	<i>R Square</i> *	Kontribusi	<i>F</i> **	<i>P</i> ***	Ket.
<i>Subjective Norm</i>	0.244	24.4%	145.536	0.000	Sig.

Ket:

\**R square* : Koefisien determinan

\*\**F* : Nilai uji koefisien regresi secara simultan

\*\*\**p* : Nilai signifikansi F,  $p < 0.05$



3. *Perceive Behavioral Control* sebagai Prediktor terhadap Kepatuhan Berlalu Lintas pada Pengendara Motor di Kota Makassar.

Tabel 4.15 Model 3 *Perceive Behavioral Control* terhadap Kepatuhan

Variabel	<i>R Square</i> *	Kontribusi	<i>F</i> **	<i>P</i> ***	Ket.
<i>Subjective Norm</i>	0.288	28.8%	182.511	0.000	Sig.

Ket:

\**R square* : Koefisien determinan

\*\**F* : Nilai uji koefisien regresi secara simultan

\*\*\**p* : Nilai signifikansi F,  $p < 0.05$

4. *Perceive Behavioral Control*, *Subjective Norm*, dan *Attitude Toward Behavior* terhadap Kepatuhan Berlalu Lintas pada Pengendara Motor di Kota Makassar.

Tabel 4.16 Model 4 *Perceive Behavioral Control*, *Subjective Norm*, dan *Attitude Toward Behavior* terhadap Kepatuhan

Variabel	<i>R Square</i> *	Kontribusi	<i>F</i> **	<i>P</i> ***	Ket.
<i>Perceived behavioral control, Subjective Norm, Attitude toward behavior</i> terhadap Kepatuhan	0.382	38.2%	92.421	0.000	Sig.

Ket:

\**R square* : Koefisien determinan

\*\**F* : Nilai uji koefisien regresi secara simultan

\*\*\**p* : Nilai signifikansi F,  $p < 0.05$

Berdasarkan tabel hasil uji hipotesis diatas menyajikan tiga model. Model pertama berisikan *Perceived Behavioral Control* sebagai prediktor terhadap Kepatuhan, model kedua berisikan *Perceived Behavioral Control dan Subjective Norm* sebagai prediktor terhadap Kepatuhan, dan model ketiga berisikan *Perceive Behavioral Control, Subjective Norm, dan Attitude Toward Behavior* sebagai prediktor terhadap Kepatuhan.

Pada model pertama dapat dilihat nilai *R square* sebesar 0.157 yang dapat diartikan bahwa 15.7% variabel Kepatuhan dapat dijelaskan oleh variabel *Attitude Toward Behavior*. Selanjutnya pada model kedua dapat dilihat nilai *R square* sebesar 0.244. Hal tersebut menunjukkan bahwa 24.4% variabel Kepatuhan dapat dijelaskan oleh variabel *Subjective Norm*. Sehingga dapat diartikan bahwa dengan penambahan variabel. Pada model ketiga dapat dilihat nilai *R square* sebesar 0.288 yang artinya 28.8% variabel Kepatuhan dapat dijelaskan oleh variabel *Perceived Behavioral Control*. Terakhir pada model keempat dapat dilihat nilai *R square* sebesar 0.382 yang dapat diartikan bahwa 38.2% variabel Kepatuhan dapat dijelaskan oleh variabel *Attitude toward behavior, Subjective Norm, dan Perceive Behavioral Control* secara bersama-sama.

**5. Koefisien *Attitude toward behavior*, *Subjective Norm*, dan *Perceive behavioral control***

**Tabel 4.17 Hasil Koefisien *Attitude toward behavior*, *Subjective Norm*, dan *Perceive behavioral control* terhadap Kepatuhan**

Variabel	*Constant	**B	Nilai t	Nilai Sig.
<i>Attitude toward behavior</i>	57.678	0.396	9.168	0.000
<i>Subjective Norm</i>	51.086	0.494	12.064	0.000
<i>Perceived Behavioral Control</i>	45.839	0.537	13.510	0.000

Tabel diatas menunjukkan bahwa masing-masing variabel memiliki nilai konstanta sebesar 57.678 untuk *attitude toward behavior*, 51.086 untuk *subjective norm*, dan 45.839 untuk *perceive behavioral control*. Koefisien regresi variabel *attitude toward behavior* sebesar 0.396 dengan nilai  $t = 9.168$  dan signifikansi  $p < 0.05$  menunjukkan bahwa variabel *attitude toward behavior* secara signifikan dapat berpengaruh positif terhadap Kepatuhan.

Koefisien regresi variabel *subjective norm* sebesar 0.494 dengan nilai  $t = 12.064$  dan signifikansi  $p < 0.05$  menunjukkan bahwa variabel *subjective norm* dapat berpengaruh positif terhadap Kepatuhan. Terakhir koefisien regresi variabel *perceive behavioral control* sebesar 0.537 dengan nilai  $t = 13.510$  dan signifikan  $p < 0.05$  menunjukkan bahwa variabel *perceive behavioral control* dapat berpengaruh positif terhadap Kepatuhan.

Berdasarkan penjelasan tersebut maka rumus persamaan regresinya adalah  $Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3$  yang apabila dimasukkan nilainya menjadi  $Kepatuhan = 33.544 + 0.396*Attitude\ toward\ behavior + 0.494*Subjective\ Norm + 0.537*Perceive\ Behavioral\ Control$ .

#### 4.2 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. Sehingga hipotesis yang menyatakan bahwa *Attitude toward behavior*, *subjective norm*, dan *perceived behavioral control* dapat menjadi prediktor terhadap kepatuhan berlalu lintas pada pengendara motor di Kota Makassar diterima.

#### **4.3 Limitasi Penelitian**

Adapun batasan dalam penelitian ini yaitu yang pertama dalam ruang lingkup subjek penelitian yang hanya terbatas pada pengendara motor di Kota Makassar yang memiliki SIM. Hal tersebut menyebabkan hasil penelitian ini belum dapat digeneralisasikan karena masih terdapat pengendara lain selain roda dua. Selain itu alat ukur yang digunakan oleh

peneliti masih terdapat satu alat ukur yang memiliki reliabilitas yang rendah sehingga tidak disarankan untuk digunakan kembali.



## BAB V

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### 5.1 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.

## 5.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, terdapat beberapa saran yang diberikan oleh peneliti sebagai berikut:

### 1. Bagi Pengendara Motor

Peneliti berharap bagi pengendara motor terkhusus bagi pengendara yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi agar lebih meningkatkan kesadaran akan pentingnya mematuhi aturan berlalu lintas di jalan raya. Peneliti berharap bahwa melalui penelitian ini, para pengendara motor dapat diberikan gambaran dan pemahaman terkait apa saja faktor-faktor yang memengaruhi seseorang ketika melakukan pelanggaran lalu lintas.

### 2. Bagi Peneliti Selanjutnya

Peneliti menyarankan untuk peneliti selanjutnya untuk dapat meneliti lebih lanjut terkait *Theory of Planned Behavior* terhadap Kepatuhan Berlalu Lintas dalam konteks yang lebih luas tidak hanya pada pengendara motor saja. Selain itu, peneliti juga menyarankan bagi peneliti selanjutnya agar menyusun alat ukur *Theory of Planned Behavior* sendiri terkhusus dalam konteks perilaku berlalu lintas. Peneliti juga menyarankan bagi peneliti selanjutnya untuk melihat Kepatuhan pengendara motor yang tidak memiliki SIM dan pengendara mobil.

## DAFTAR PUSTAKA

- Agus, A., Mustari, & Umar, F. (2016). Analisis Tingkat Kepatuhan Hukum Berlalu Lintas Bagi Pengemudi Angkutan Umum Antar Kota di Makassar. *Jurnal Ilmu Administrasi Publik*, 6 (2), 55-64. ISSN: 2549-7499.
- 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. ISSN: 2407-9819.
- 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. ISSN: 2716-0394.
- Atombo, C. et al. (2016). Investigating the motivational factors influencing drivers intentions to unsafe driving behaviours: Speeding and overtaking violations. *Psychology and Behaviour*, 43(1), 104-121. DOI: [10.1016/j.trf.2016.09.029](https://doi.org/10.1016/j.trf.2016.09.029).
- 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.
- BPS. (2021). Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis (Unit) 2018-2020. (<https://www.bps.go.id/indicator/17/57/1/jumlah-kendaraan-bermotor.html>). Diakses pada 17 Januari 2022.
- Chaplin, J. P. 2002. Kamus Lengkap Psikologi (penerjemah: Kartini, K). Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Cnnindonesia. (2021). Sensus Kendaraan di Indonesia: Lebih dari 133 Juta Unit. (<https://www.cnnindonesia.com/teknologi/20210203115349384601700/sensus-kendaraan-di-indonesia-lebih-dari-133-juta-unit>). Diakses pada 20 Desember 2021.
- Darling, N., Cumsille, P., & Martínez, M. L. (2007). Adolescents' as active agents in the socialization process: Legitimacy of parental authority and obligation to obey as predictors of obedience. *Journal of adolescence*, 30(2), 297-311.

- 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. ISSN: 2355-6439.
- 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. ISSN: 2407-4012.
- Gauld, C. S. et al. (2017). Smartphone use while driving: What factors predict young drivers intentions to initiate, read, and respond to social interactive technology?. *Computers in Human Behavior*, 76(1), 174-183. DOI: [10.1016/j.chb.2017.07.023](https://doi.org/10.1016/j.chb.2017.07.023).
- Irawan, A., Yuniarramah, E., & Anward, H. (2015). Gambaran Kenakalan Berlalu Lintas pada Remaja dan Faktor-Faktor Penyebab. *Jurnal Ecopsy*, 2 (3), 11-17. ISSN: 2354-7197.
- Jalaludin, Widyarningsih, N., & Dwiatmoko, H. (2022). Theory of Planned Behavior Aplication on Motorcycle Rider Safety Behavior. *Jurnal Astonjadro*, 11(1), 198-206. ISSN: 2302-4240.
- Katadata. (2021). Jumlah Tilang Lalu Lintas Capai 1,77 Juta hingga Oktober 2021. (<https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2021/11/09/jumlah-tilang-lalu-lintas-capai-177-juta-hingga-oktober-2021>). Diakses pada 21 Desember 2021.
- Kemendagri. (2022). 273 Juta Penduduk Indonesia Terupdate Versi Kemendagri. (<https://dukcapil.kemendagri.go.id/berita/baca/1032/273-juta-penduduk-indonesia-terupdate-versi-kemendagri>). Diakses pada 20 Februari 2022.
- Kotler, P., & Keller, K. L. (2009). *Marketing Management* Thirteen Edition. New Jersey: Pearson Education Inc.
- Kristo, T., Rubianto, L., & Kristianti, P. L. A. (2021). Observasi Perilaku Tidak Patuh di Lintas Sebidang oleh Pengendara Motor dan Angkutan Kota saat Peak Hour dan Non-Peak Hour. *MANASA*, 10(2), 121-132.
- Li, P. et al. (2016). The theory of planned behavior and competitive driving in china. *Procedia Engineering*, 137(1), 362-371. DOI: [10.1016/j.proeng.2016.01.270](https://doi.org/10.1016/j.proeng.2016.01.270).
- 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. ISSN:2086-6012.

- 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.
- Milgram, S. (1963). Behavioral study of obedience. *The Journal of abnormal and social psychology*, 67(4), 371.
- Mirawati, N. M., Wardana, I. M., & Sukaatmadja, I. G. (2016). Pengaruh Sikap, Norma Subjektif, dan Persepsi Kontrol Keperilakuan terhadap Niat Siswa SMK di Kota Denpasar untuk Menjadi Wirausaha. *Jurnal Ekonomi dan Bisnis*, 5 (7), 1981-2010. ISSN: 2337-3067.
- Myers, D.G. (1996). *Social psychology*. New York: McGraw Hill.
- Ozkan, T. et al. (2012). Motorcycle accidents, rider behavior, and psychological models. *Accident Analysis & Prevention*, 49(1), 124-132. DOI: [10.1016/j.aap.2011.03.009](https://doi.org/10.1016/j.aap.2011.03.009).
- Palat, B., & Delhomme, P. (2012). What factors can predict why drivers go through yellow traffic lights? An approach based on an extended Theory of Planned Behavior. *Safety Science*, 50(3), 408-417. DOI: [10.1016/j.ssci.2011.09.020](https://doi.org/10.1016/j.ssci.2011.09.020).
- 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. ISSN: 4110-8008.
- Rice, R. E., & Atkin, C. K. (2013). *Public Communication*. California: Sage Publication.
- Sadono, S. (2015). Budaya Tertib Berlalu Lintas: Kajian Fenomenologis atas Masyarakat Pengendara Sepeda Motor di Kota Bandung. *Jurnal Ilmu Komunikasi*, 3 (3), 58-70. ISSN: 242-5109.
- Safitri, A., & Rahman, T. (2013). Tingkat Kepatuhan Hukum Siswa SMA Kartika IV-3 Surabaya terhadap Etika Berlalu Lintas menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. *Jurnal Kajian Moral dan Kewarganegaraan*, 1 (3), 485-499.
- Samudra, T. B., Maslichach, & Sudaryanti, D. (2020). Pengaruh sikap, norma subjektif, dan kontrol berperilaku yang dipersepsikan terhadap kepatuhan wajib pajak orang pribadi di Kota Batu. *Jurnal Ilmiah Riset Akuntansi*, 9 (1), 127-139. ISSN:2302-7061.
- Santoso, S., & Oetomo, B. S. (2016). Pengaruh Karakteristik Psikologis, Sikap Berwirausaha, dan Norma Subjektif terhadap Niat Berwirausaha. *Jurnal Manajemen*, 20 (3), 338-352. ISSN: 1410-3583.

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.

Soesilowati, E. (2008). Dampak Pertumbuhan Ekonomi Kota Semarang terhadap Kemacetan Lalu Lintas di Wilayah Pinggiran dan Kebijakan yang Ditempuhnya. *Jurnal Ekonomi dan Kebijakan*, 1 (1), 9-17. ISSN: 2460-5123.

Sugiarto, E. 1999. *Psikologi Pelayanan dalam Industri Jasa*. Jakarta: Gramedia.

Sugiyono, D. (2017). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: PT Alfabet.

Sullman, M. J. M., Hill, T., & Stephens, A. N. (2018). Predicting intentions to text and call while driving using the theory of planned behaviour. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 58, 405–413. DOI: 10.1016/j.trf.2018.05.002.

Tan, C. et al. (2022). Modelling effects of driver safety attitudes on traffic violations in China using the theory of planned behavior. *IATSS Research*, 46(1), 63-72. DOI: 10.1016/j.iatssr.2022.02.001.

Tangkudung, Sampouw M., & Tjahjono, T. (2010). Persepsi Pengendara Sepeda Motor terhadap Keselamatan Berlalu lintas berdasarkan Theory Planned Behavior. *Jurnal Transportasi*, 1(1), 1-12. ISSN: 1411-2442.

Terry, D. J., Gallois. C., & McCamish, M. (1993). *The Theory of Reasoned Action is Application to Aids-Preventive Behavior*. New York: Pergamon Press.

Tian, Y., & Robinson, D. (2016). Predictors of cell phone use in distracted driving: Extending the theory of planned behavior. *Health Communication*, 32(9), 1066-1075. DOI: 10.1080/10410236.2016.1196639.

Tian, Y., & Robinson, J. D. (2017). Predictors of cell phone use in distracted driving: Extending the Theory of Planned Behavior. *Health Communication*, 32(9), 1066-1075. DOI:10.1080/10410236.2016.1196639.

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. ISSN: 2085-2223.

Unger, R., & Crawford, M. 1992. *Women and gender: A feminist psychology*. New Jersey: McGraw Hill Inc.





**LAMPIRAN 1**

**CONTOH SKALA PENELITIAN**

## SKALA PENELITIAN PSIKOLOGI

Assalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Selamat Pagi/Siang/Sore/Malam

Perkenalkan saya Jan Arianto Asther, mahasiswa Fakultas Psikologi Universitas Bosowa angkatan 2018. Saat ini saya sedang melakukan pengambilan data dalam rangka memenuhi tugas akhir (Skripsi). Oleh karena itu, saya meminta kesediaan Saudara(i) untuk membantu saya dengan cara mengisi skala penelitian ini dan memberikan jawaban yang menggambarkan diri Saudara(i) yang sebenarnya. Dengan mengisi skala ini Saudara(i) dianggap telah bersedia untuk menjadi responden penelitian.

Adapun kriteria responden yang dibutuhkan dalam penelitian ini yaitu:

1. Pengendara Motor
2. Berdomisili di kota Makassar
3. Memiliki SIM C

Dalam pengisian skala ini semua jawaban dianggap benar. Seluruh jawaban serta identitas Saudara(i) akan dijaga kerahasiaannya dan hanya digunakan untuk keperluan penelitian saja. Partisipasi Saudara(i) sangat membantu keberhasilan dalam penelitian ini. Atas kesediaannya saya ucapkan banyak terima kasih.

Wassalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Hormat saya,  
Peneliti

Jan Arianto Asther  
4518091097

**IDENTITAS DIRI**

Silahkan melengkapi identitas Saudara(i) terlebih dahulu pada bagian ini:

Nama (Boleh Inisial)

---

Jenis Kelamin

Laki-laki

Perempuan

Usia (Misal: 18 tahun)

---

Status Pernikahan

Sudah Menikah

Belum Menikah



### **PETUNJUK Pengerjaan Skala**

Pada skala ini terdapat beberapa pernyataan dan pilihan jawaban. Saudara(i) diminta untuk menelaah setiap pernyataan lalu memilih salah satu jawaban yang sesuai dengan kondisi Saudara(i) yang sebenarnya. Seluruh jawaban dianggap benar. Adapun alternatif jawaban yang diberikan sebagai berikut:

Pilihlah Sangat Sesuai, jika Saudara(i) merasa pernyataan tersebut ‘Sangat Sesuai’ dengan kondisi yang dialami.

Pilihlah Sesuai, jika Saudara(i) merasa pernyataan tersebut ‘Sesuai’ dengan kondisi yang dialami.

Pilihlah Netral, jika Saudara(i) merasa pernyataan tersebut ‘Netral’ dengan kondisi yang dialami.

Pilihlah Tidak Sesuai, jika Saudara(i) merasa pernyataan tersebut ‘Tidak Sesuai’ dengan kondisi yang dialami.

Pilihlah Sangat Tidak Sesuai, jika Saudara(i) merasa pernyataan tersebut ‘Sangat Tidak Sesuai’ dengan kondisi yang dialami.

**-SELAMAT MENGERJAKAN-**

No.	Item	Sangat Sesuai	Sesuai	Tidak Sesuai	Sangat Tidak Sesuai
1	Saya percaya bahwa polisi lalu lintas dapat membantu mengatur lalu lintas.				
2	Menurut saya, menggunakan helm dapat meningkatkan keselamatan berkendara				
3	Polisi lalu lintas memiliki wewenang untuk mengambil tindakan terhadap pelanggar lalu lintas.				
4	Saya berpikir bahwa peraturan lalu lintas dibuat untuk keselamatan berkendara.				
5	Saya berpikir tugas pokok polisi lalu lintas adalah menertibkan lalu lintas.				
6	Saya yakin dengan mematuhi rambu lalu lintas dapat meminimalisir risiko kecelakaan.				
7	Saya percaya bahwa polisi lalu lintas juga taat terhadap peraturan lalu lintas.				
8	Penting untuk membawa surat-surat kendaraan ketika sedang berkendara.				
9	Razia kendaraan yang dilaksanakan di jalan raya adalah hal yang wajar.				
10	Menggunakan kendaraan sesuai dengan aturan lalu lintas dapat menjamin keselamatan berkendara.				
11	Saya merasa aman saat berkendara ketika mematuhi aturan lalu lintas.				
12	Menurut saya, jumlah denda penilangan saat melanggar lalu lintas sudah sesuai.				

13	Saya merasa biasa saja saat ada razia kendaraan di jalan raya.				
14	Menggunakan <i>handphone</i> ketika berkendara adalah tindakan yang salah.				
15	Membawa SIM dan STNK saat berkendara adalah hal yang penting.				
16	Saya akan menerima teguran yang diberikan apabila melanggar lalu lintas.				
17	Saya menaati rambu lalu lintas di jalan raya.				
18	Saya bersedia membayar denda penilangan ketika melanggar lalu lintas.				
19	Saya mengurangi kecepatan kendaraan saat lampu hijau mulai berkedip.				
20	Saya memilih untuk tidak menggunakan kendaraan apabila pajaknya belum diperpanjang.				
21	Saya memperbaharui SIM sebelum masa berlakunya habis.				
22	Saya bersedia memperlihatkan kelengkapan surat-surat kendaraan ketika ditilang.				
23	Saya menggunakan helm saat berkendara walaupun jaraknya dekat.				
24	Saya mengikuti prosedur penilangan sesuai dengan yang tertera di Undang-Undang.				

**-TERIMA KASIH ATAS PARTISIPASINYA-**



**LAMPIRAN 2**  
**TABULASI DATA**

No.	Kepatuhan	Attitude Toward Behavior	Subjective Norm	Perceive Behavioral Control
1	92	20	35	44
2	71	17	38	33
3	76	16	39	36
4	71	20	42	34
5	78	19	46	41
6	74	18	35	33
7	95	18	52	44
8	67	16	28	29
9	81	19	39	33
10	73	18	43	30
11	73	18	39	32
12	91	18	34	44
13	88	23	52	44
14	78	19	39	28
15	74	17	41	36
16	84	20	40	36
17	86	23	47	44
18	74	18	41	33
19	70	18	39	41
20	65	16	28	30
21	68	18	39	32
22	80	17	38	32
23	75	17	35	33
24	78	17	44	40
25	65	19	39	33
26	84	21	42	36
27	82	19	45	30
28	67	15	28	30
29	76	20	34	37
30	67	17	36	33
31	90	21	48	42
32	76	21	43	37
33	96	24	49	44
34	74	21	39	34
35	80	21	45	42
36	68	16	39	33
37	66	18	37	31
38	85	20	43	43
39	78	19	35	35
40	90	21	38	34
42	83	18	43	36
42	93	20	45	44
43	89	22	48	35



44	78	17	34	33
45	84	23	37	44
46	72	17	37	33
47	73	21	44	36
48	78	20	40	33
49	81	17	35	36
50	88	21	49	41
51	79	23	39	41
52	83	23	46	40
53	78	20	43	39
54	69	17	37	32
55	67	18	38	41
56	75	17	39	32
57	81	22	45	39
58	76	17	36	34
59	77	18	39	35
60	65	19	35	35
61	80	20	40	33
62	68	17	35	31
63	90	22	48	44
64	63	13	33	32
65	92	24	47	44
66	82	19	37	36
67	77	19	33	34
68	67	19	38	31
69	66	17	39	32
70	87	20	39	32
71	77	22	41	32
72	63	18	37	32
73	78	20	40	33
74	82	24	44	40
75	84	21	48	41
76	82	22	41	34
77	89	21	46	36
78	81	20	46	29
79	85	22	42	43
80	71	17	35	32
81	84	21	39	39
82	82	22	43	36
83	84	20	39	35
84	86	19	41	34
85	78	18	38	33
86	78	18	37	35
87	77	18	41	34

88	93	24	51	44
89	69	18	34	30
90	64	19	40	32
91	75	18	38	33
92	75	18	38	33
93	68	18	38	33
94	88	21	34	35
95	78	20	43	42
96	91	22	50	44
97	74	16	39	32
98	77	18	48	42
99	79	15	35	33
100	76	22	41	34
101	73	19	39	33
102	86	20	48	42
103	71	18	38	33
104	72	17	41	34
105	67	18	34	33
106	87	21	48	41
107	76	20	35	32
108	67	18	37	30
109	86	24	42	41
110	72	18	38	33
111	71	17	31	29
112	74	17	40	35
113	87	21	50	42
114	79	18	43	42
115	81	23	44	37
116	68	15	28	27
117	87	23	49	43
118	79	21	52	44
119	63	18	35	33
120	75	20	44	39
121	78	20	43	37
122	80	19	42	35
123	84	20	43	36
124	83	20	40	34
125	78	19	45	37
126	76	20	39	37
127	80	21	43	35
128	81	20	43	36
129	84	17	44	37
130	84	20	44	40
131	84	20	40	36

132	82	20	43	35
133	81	22	40	35
134	80	22	43	36
135	77	21	41	38
136	79	21	38	38
137	82	21	44	36
138	78	21	43	35
139	78	22	42	37
140	78	21	42	37
141	79	21	45	34
142	76	19	43	35
143	80	20	39	37
144	79	21	40	36
145	77	20	42	35
146	78	20	36	38
147	79	20	40	36
148	82	20	44	35
149	83	17	44	38
150	78	19	41	37
151	77	20	44	38
152	78	23	43	35
153	77	23	44	39
154	81	21	44	35
155	77	19	42	38
156	84	19	44	37
157	83	22	42	35
158	79	21	43	38
159	82	22	46	38
160	77	20	42	38
161	81	20	41	37
162	79	20	42	36
163	82	21	40	36
164	79	20	43	37
165	82	20	46	36
166	83	20	41	36
167	83	18	45	37
168	77	19	40	36
169	81	20	44	35
170	78	20	46	35
171	87	19	45	34
172	82	20	44	37
173	81	22	45	38
174	78	19	43	35
175	78	20	41	39

176	84	21	43	40
177	82	20	44	35
178	85	22	44	38
179	78	22	37	36
180	76	17	41	36
181	79	19	43	37
182	80	17	41	40
183	82	19	44	37
184	85	21	39	36
185	83	21	41	39
186	77	21	42	36
187	81	21	42	35
188	77	22	39	35
189	81	21	45	36
190	83	20	44	35
191	81	20	44	36
192	78	19	40	37
193	78	20	44	38
194	77	22	45	34
195	80	22	39	33
196	80	20	40	36
197	79	18	43	38
198	85	20	44	38
199	81	20	41	38
200	78	23	43	37
201	74	23	44	38
202	79	18	43	36
203	83	17	41	36
204	85	18	41	36
205	83	20	38	37
206	82	19	41	38
207	79	19	43	36
208	81	20	48	40
209	78	21	43	37
210	78	21	40	35
211	79	17	45	36
212	80	16	42	38
213	76	19	41	40
214	80	18	40	36
215	79	22	41	35
216	79	20	45	35
217	82	20	45	39
218	82	20	43	35
219	84	21	46	37

220	82	19	40	37
221	78	21	44	36
222	78	21	48	38
223	79	20	43	35
224	82	20	41	39
225	80	20	41	39
226	75	22	41	37
227	77	22	48	36
228	77	21	42	38
229	81	17	39	40
230	85	18	41	39
231	80	18	46	35
232	76	18	48	34
233	78	20	47	35
234	80	20	41	38
235	80	22	41	37
236	81	20	44	37
237	81	20	43	37
238	78	18	38	36
239	83	19	44	36
240	80	19	39	36
241	81	19	41	38
242	81	20	45	36
243	87	21	44	38
244	83	19	41	38
245	80	18	39	34
246	77	20	42	36
247	79	19	38	35
248	81	19	43	37
249	78	19	43	37
250	82	20	44	41
251	78	21	40	36
252	80	20	40	34
253	77	21	45	35
254	81	21	41	40
255	77	20	43	35
256	81	21	42	36
257	82	20	40	35
258	81	19	43	35
259	81	20	44	39
260	79	20	45	38
261	71	20	42	39
262	79	17	43	37
263	84	19	41	35

264	86	22	43	36
265	78	20	41	37
266	79	19	42	38
267	80	21	46	38
268	83	21	45	36
269	80	21	40	37
270	75	21	41	37
271	76	20	43	36
272	81	21	46	34
273	82	19	44	37
274	85	20	41	37
275	82	19	44	37
276	76	21	43	35
277	82	20	43	38
278	81	20	42	35
279	77	21	43	34
280	80	21	44	37
281	85	21	45	34
282	82	22	41	37
283	79	19	43	36
284	80	19	41	37
285	80	18	44	39
286	83	20	42	38
287	81	21	43	36
288	82	20	40	37
289	78	22	41	35
290	81	21	42	34
291	79	20	46	37
292	84	20	45	36
293	81	19	46	34
294	82	19	43	36
295	77	18	42	35
296	79	20	43	37
297	77	18	41	40
298	78	18	46	37
299	83	20	46	39
300	84	19	43	36
301	83	19	44	34
302	80	18	39	35
303	78	21	42	34
304	76	19	46	39
305	84	23	47	37
306	79	23	44	39
307	80	21	41	38

308	82	18	44	38
309	81	18	39	40
310	81	17	45	35
311	80	19	42	34
312	80	20	42	33
313	78	18	48	37
314	77	21	44	38
315	77	21	44	37
316	80	19	44	34
317	79	20	40	34
318	81	19	40	38
319	82	21	45	36
320	82	18	42	37
321	79	20	45	36
322	82	17	39	35
323	81	21	44	37
324	79	21	41	36
325	82	20	42	37
326	78	20	41	38
327	82	18	44	37
328	80	19	42	36
329	81	19	43	37
330	77	21	41	38
331	83	22	40	37
332	79	18	42	37
333	83	20	45	37
334	80	19	44	39
335	78	22	42	37
336	80	22	46	37
337	76	19	46	37
338	80	21	46	34
339	79	20	38	36
340	81	20	39	39
341	77	20	44	39
342	81	19	45	37
343	78	19	45	36
344	79	19	44	36
345	81	20	44	36
346	86	21	41	38
347	81	19	44	38
348	81	19	44	36
349	80	19	42	35
350	81	21	46	36
351	78	20	44	37

352	79	18	41	39
353	80	19	41	38
354	80	21	41	38
355	81	18	43	37
356	79	21	45	40
357	77	21	45	36
358	76	20	42	37
359	82	19	44	36
360	80	22	41	36
361	79	22	42	36
362	78	21	39	36
363	82	21	38	37
364	78	17	43	35
365	77	16	43	36
366	81	19	41	36
367	84	19	46	41
368	85	19	44	36
369	80	19	41	37
370	80	19	42	36
371	74	23	47	38
372	75	22	44	37
373	81	22	45	34
374	80	21	42	36
375	76	21	43	37
376	81	20	46	36
377	80	19	44	36
378	81	19	45	36
379	82	19	43	35
380	79	19	41	37
381	78	19	42	34
382	81	17	42	38
383	79	19	43	37
384	77	18	44	33
385	78	20	46	34
386	79	19	44	35
387	80	18	43	35
388	81	22	41	37
389	81	21	44	38
390	77	20	43	38
391	79	19	42	35
392	75	20	40	36
392	81	19	44	36
394	82	19	46	36
395	77	22	42	35



396	78	19	44	37
397	78	18	43	40
398	79	19	44	34
399	78	17	46	38
400	82	21	45	38
401	81	22	43	38
402	78	19	42	36
403	78	19	46	36
404	79	17	39	38
405	79	19	45	37
406	79	22	40	37
407	82	22	44	37
408	83	16	45	39
409	82	16	39	37
410	78	20	44	38
411	79	22	46	36
412	79	17	45	38
413	83	19	44	38
414	78	20	44	37
415	78	20	44	38
416	82	19	44	36
417	85	21	43	34
418	82	19	46	34
419	82	22	42	40
420	77	21	44	37
421	79	19	44	38
422	75	19	47	36
423	82	19	44	39
424	79	17	41	35
425	80	22	44	37
426	80	19	43	36
427	80	19	40	36
428	76	20	42	36
429	79	21	45	36
430	86	20	42	37
431	78	21	41	39
432	79	18	40	36
433	81	20	43	34
434	80	18	46	37
435	80	19	45	38
436	76	20	43	36
437	80	21	41	35
438	79	20	42	37
439	82	21	43	38

440	78	20	42	35
441	79	20	41	37
442	82	18	46	37
443	76	19	43	40
444	81	18	45	34
445	77	19	42	38
446	78	21	44	37
447	80	20	44	36
448	76	21	40	34
449	80	20	46	40
450	78	20	43	40
451	80	21	44	34
452	78	18	43	35
453	82	20	39	37





**LAMPIRAN 3**

**HASIL UJI VALIDITAS ISI**

### HASIL PENILAIAN CVR SKALA KEPATUHAN

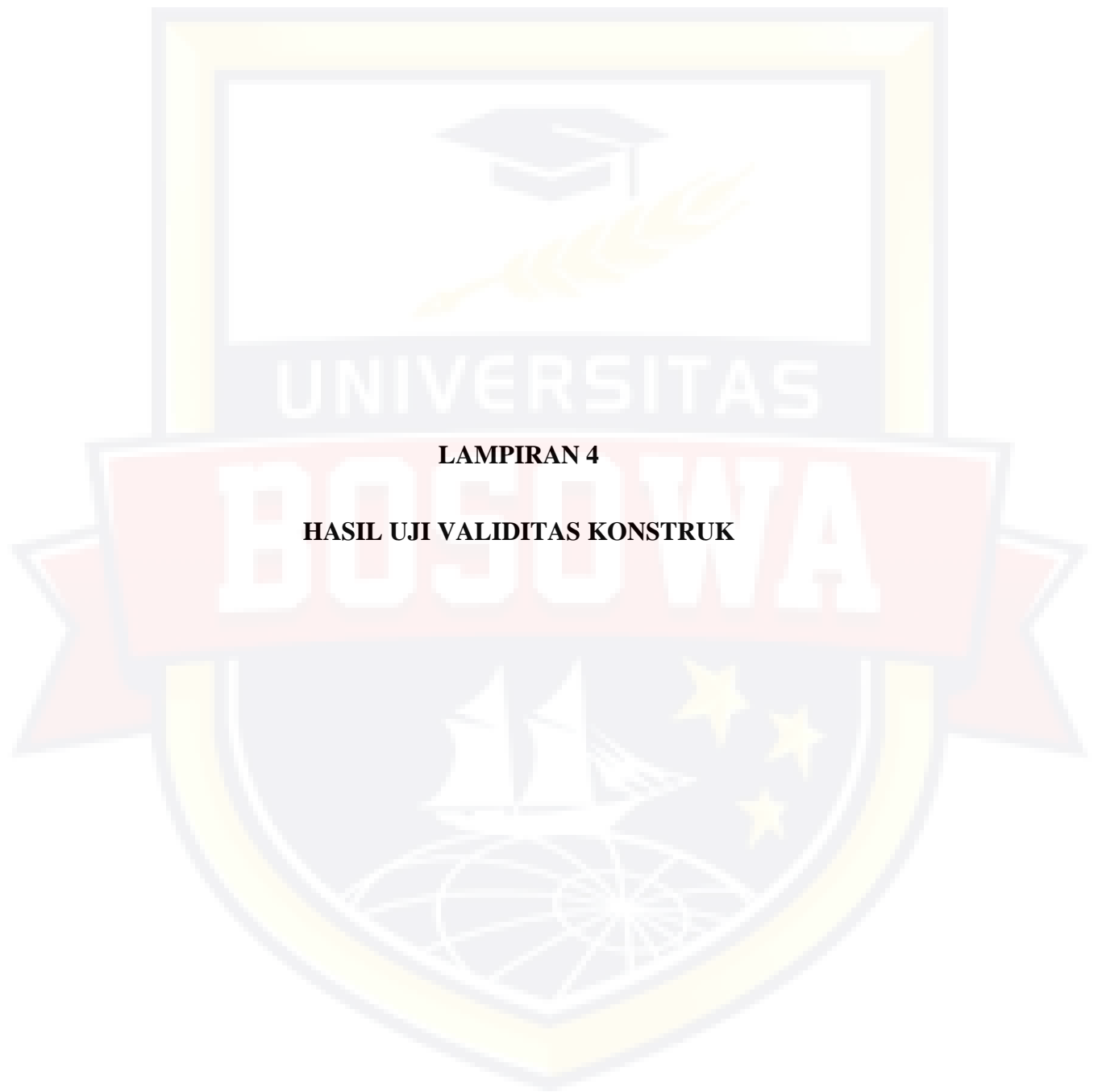
NO	Pernyataan	SME			Jml	CVR	Ket.
		1	2	3			
1	Saya percaya bahwa polisi lalu lintas dapat membantu mengatur lalu lintas.	1	1	1	3	1	Esensial
2	Menurut saya, menggunakan helm dapat meningkatkan keselamatan berkendara	1	1	1	3	1	Esensial
3	Polisi lalu lintas memiliki wewenang untuk mengambil tindakan terhadap pelanggar lalu lintas.	1	1	1	3	1	Esensial
4	Saya berpikir bahwa peraturan lalu lintas dibuat untuk keselamatan berkendara.	1	1	1	3	1	Esensial
5	Saya berpikir tugas pokok polisi lalu lintas adalah menertibkan lalu lintas.	1	1	1	3	1	Esensial
6	Saya yakin dengan mematuhi rambu lalu lintas dapat meminimalisir risiko kecelakaan.	1	1	1	3	1	Esensial
7	Saya percaya bahwa polisi lalu lintas juga taat terhadap peraturan lalu lintas.	0	1	1	2	1	Esensial
8	Penting untuk membawa surat-surat kendaraan ketika sedang berkendara.	1	1	1	3	1	Esensial
9	Razia kendaraan yang dilaksanakan di jalan raya adalah hal yang wajar.	1	1	1	3	1	Esensial
10	Menggunakan kendaraan sesuai dengan aturan lalu lintas dapat menjamin keselamatan berkendara.	1	1	1	3	1	Esensial
11	Saya merasa aman saat berkendara ketika mematuhi aturan lalu lintas.	1	1	1	3	1	Esensial
12	Menurut saya, jumlah	1	1	1	3	1	Esensial

	denda penilangan saat melanggar lalu lintas sudah sesuai.						
13	Saya merasa biasa saja saat ada razia kendaraan di jalan raya.	1	1	1	3	1	Esensial
14	Menggunakan <i>handphone</i> ketika berkendara adalah tindakan yang salah.	1	1	1	3	1	Esensial
15	Membawa SIM dan STNK saat berkendara adalah hal yang penting.	1	1	1	3	1	Esensial
16	Saya akan menerima teguran yang diberikan apabila melanggar lalu lintas.	1	1	1	3	1	Esensial
17	Saya menaati rambu lalu lintas di jalan raya.	1	1	1	3	1	Esensial
18	Saya bersedia membayar denda penilangan ketika melanggar lalu lintas.	1	1	1	3	1	Esensial
19	Saya mengurangi kecepatan kendaraan saat lampu hijau mulai berkedip.	1	1	1	3	1	Esensial
20	Saya memilih untuk tidak menggunakan kendaraan apabila pajaknya belum diperpanjang.	1	1	1	3	1	Esensial
21	Saya memperbaharui SIM sebelum masa berlakunya habis.	1	1	1	3	1	Esensial
22	Saya bersedia memperlihatkan kelengkapan surat-surat kendaraan ketika ditilang.	1	1	1	3	1	Esensial
23	Saya menggunakan helm saat berkendara walaupun jaraknya dekat.	1	1	1	3	1	Esensial
24	Saya mengikuti prosedur penilangan sesuai dengan yang tertera di Undang-Undang.	1	1	1	3	1	Esensial

### HASIL VALIDASI TAMPANG SKALA KEPATUHAN

	Reviewer 1	Reviewer 2	Reviewer 3	Reviewer 4	Reviewer 5
<b>Penampilan Alat ukur</b>	Good	Bagus	Rapi, Jelas, Bagus	Rapi, Jelas, Mudah Dibaca	Bagus, Jelas, Rapi
<b>Pengantar</b>	Jelas	Jelas dan Mudah Dipahami	Jelas	Jelas	Jelas
<b>Identitas Responden</b>	Jelas	Jelas dan Lengkap	Jelas	Jelas	Jelas
<b>Petunjuk Pengerjaan</b>	Jelas dan Mudah Dipahami	Jelas dan Mudah Dipahami	Mudah Dipahami	Jelas	Jelas
<b>Item 1</b>	Paham, Jelas	Dipahami, Jelas	Paham, Jelas	Sesuai, Jelas	Sesuai, Jelas
<b>Item 2</b>	Paham, Jelas	Dipahami, Jelas	Paham, Jelas	Sesuai, Jelas	Sesuai, Jelas
<b>Item 3</b>	Paham, Jelas	Dipahami, Jelas	Paham, Jelas	Sesuai, Jelas	Sesuai, Jelas
<b>Item 4</b>	Paham, Jelas	Dipahami, Jelas	Paham, Jelas	Sesuai, Jelas	Sesuai, Jelas
<b>Item 5</b>	Paham, Jelas	Dipahami, Jelas	Paham, Jelas	Sesuai, Jelas	Sesuai, Jelas
<b>Item 6</b>	Paham, Jelas	Dipahami, Jelas	Paham, Jelas	Sesuai, Jelas	Sesuai, Jelas
<b>Item 7</b>	Paham, Jelas	Dipahami, Jelas	Paham, Jelas	Sesuai, Jelas	Sesuai, Jelas
<b>Item 8</b>	Paham, Jelas	Dipahami, Jelas	Paham, Jelas	Sesuai, Jelas	Sesuai, Jelas
<b>Item 9</b>	Paham, Jelas	Dipahami, Jelas	Paham, Jelas	Sesuai, Jelas	Sesuai, Jelas

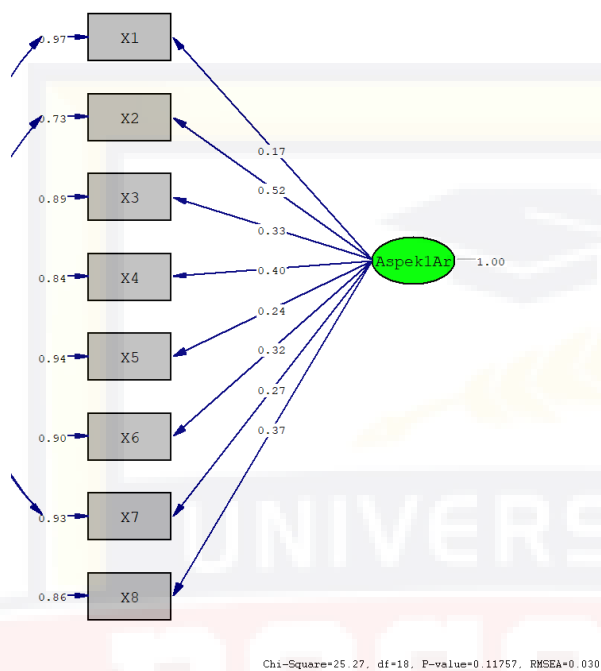
<b>Item 10</b>	Paham, Jelas	Dipahami, Jelas	Paham, Jelas	Sesuai, Jelas	Sesuai, Jelas
<b>Item 11</b>	Paham, Jelas	Dipahami, Jelas	Paham, Jelas	Sesuai, Jelas	Sesuai, Jelas
<b>Item 12</b>	Paham, Jelas	Dipahami, Jelas	Paham, Jelas	Sesuai, Jelas	Sesuai, Jelas
<b>Item 13</b>	Paham, Jelas	Dipahami, Jelas	Paham, Jelas	Sesuai, Jelas	Sesuai, Jelas
<b>Item 14</b>	Paham, Jelas	Dipahami, Jelas	Paham, Jelas	Sesuai, Jelas	Sesuai, Jelas
<b>Item 15</b>	Paham, Jelas	Dipahami, Jelas	Paham, Jelas	Sesuai, Jelas	Sesuai, Jelas
<b>Item 16</b>	Paham, Jelas	Dipahami, Jelas	Paham, Jelas	Sesuai, Jelas	Sesuai, Jelas
<b>Item 17</b>	Paham, Jelas	Dipahami, Jelas	Paham, Jelas	Sesuai, Jelas	Sesuai, Jelas
<b>Item 18</b>	Paham, Jelas	Dipahami, Jelas	Paham, Jelas	Sesuai, Jelas	Sesuai, Jelas
<b>Item 19</b>	Paham, Jelas	Dipahami, Jelas	Paham, Jelas	Sesuai, Jelas	Sesuai, Jelas
<b>Item 20</b>	Paham, Jelas	Dipahami, Jelas	Paham, Jelas	Sesuai, Jelas	Sesuai, Jelas
<b>Item 21</b>	Paham, Jelas	Dipahami, Jelas	Paham, Jelas	Sesuai, Jelas	Sesuai, Jelas
<b>Item 22</b>	Paham, Jelas	Dipahami, Jelas	Paham, Jelas	Sesuai, Jelas	Sesuai, Jelas
<b>Item 23</b>	Paham, Jelas	Dipahami, Jelas	Paham, Jelas	Sesuai, Jelas	Sesuai, Jelas
<b>Item 24</b>	Paham, Jelas	Dipahami, Jelas	Paham, Jelas	Sesuai, Jelas	Sesuai, Jelas



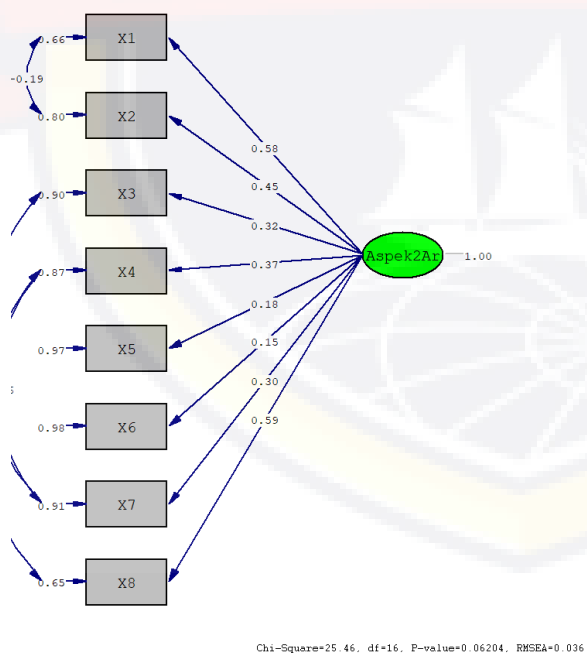


## PATH DIAGRAM SKALA KEPATUHAN

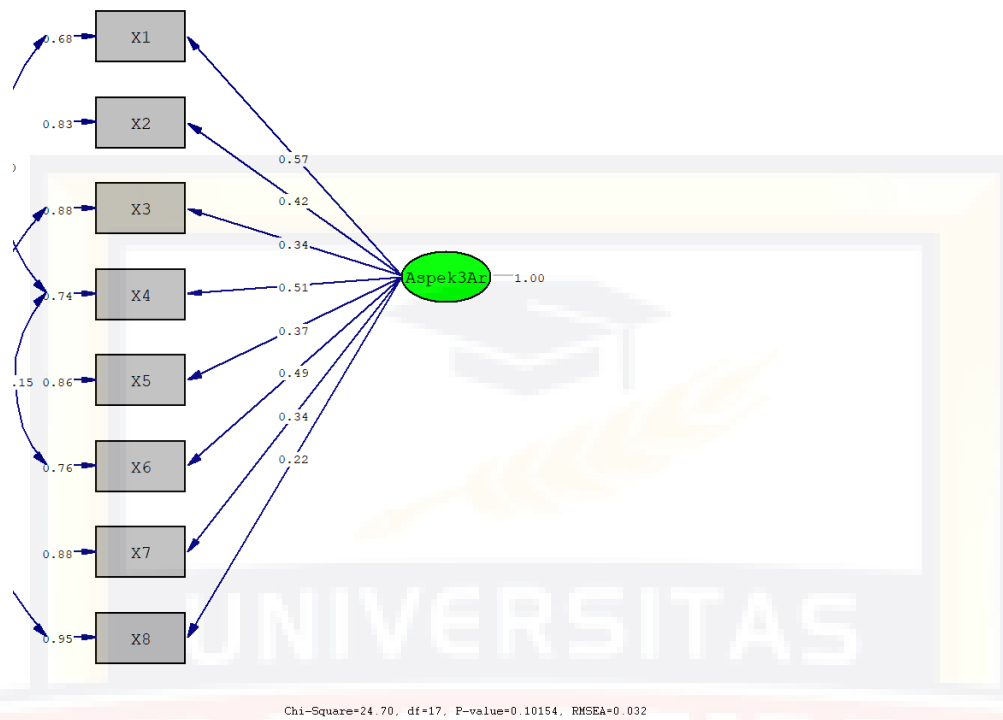
### 1. Aspek 1 (*Belief*)



### 2. Aspek 2 (*Accept*)



### 3. Aspek 3 (Act)



BOSOWA

## OUTPUT LISREL SKALA KEPATUHAN

### 1. Aspek 1 (*Belief*)

```

DA NI=8 NO=453 MA=KM
LA
X1 X2 X3 X4 X5 X6 X7 X8
PM SY FI=Aspek1Ari.COR
MO NX=8 NK=1 PH=ST LX=FR
LK
Aspek1Ari
PD
OU TV MI SS
DA NI=8 NO=453 MA=KM
LA
X1 X2 X3 X4 X5 X6 X7 X8
PM SY FI=Aspek1Ari.COR
MO NX=8 NK=1 PH=ST LX=FR TD=SY
LK
Aspek1Ari
FR TD 7 2 TD 7 1
PD
OU TV MI SS

```

LAMBDA-X

	Aspek1Ar
X1	0.169 (0.066) 2.564
X2	0.516 (0.072) 7.204
X3	0.325 (0.064) 5.088
X4	0.402 (0.065) 6.203
X5	0.244 (0.064) 3.839
X6	0.321 (0.064) 5.015
X7	0.267 (0.074) 3.597
X8	0.368 (0.064) 5.724

## 2. Aspek 2 (Accep)

```

DA NI=8 NO=453 MA=KM
LA
X1 X2 X3 X4 X5 X6 X7 X8
PM SY FI=Aspek2Ari.COR
MO NX=8 NK=1 PH=ST LX=FR
LK
Aspek2Ari
PD
OU TV MI SS
DA NI=8 NO=453 MA=KM
LA
X1 X2 X3 X4 X5 X6 X7 X8
PM SY FI=Aspek2Ari.COR
MO NX=8 NK=1 PH=ST LX=FR TD=SY
LK
Aspek2Ari
FR TD 2 1 TD 7 3 TD 7 4 TD 8 4
PD
OU TV MI SS

```

LAMBDA-X

	Aspek2Ar
	-----
X1	0.584 (0.067) 8.763
X2	0.451 (0.066) 6.876
X3	0.323 (0.056) 5.730
X4	0.367 (0.066) 5.596
X5	0.177 (0.056) 3.138
X6	0.153 (0.056) 2.709
X7	0.303 (0.059) 5.165
X8	0.593 (0.065) 9.108

### 3. Aspek 3 (Act)

```

DA NI=8 NO=453 MA=KM
LA
X1 X2 X3 X4 X5 X6 X7 X8
PM SY FI=Aspek3Ari.COR
MO NX=8 NK=1 PH=ST LX=FR
LK
Aspek3Ari
PD
OU TV MI SS
DA NI=8 NO=453 MA=KM
LA
X1 X2 X3 X4 X5 X6 X7 X8
PM SY FI=Aspek3Ari.COR
MO NX=8 NK=1 PH=ST LX=FR TD=SY
LK
Aspek3Ari
FR TD 4 1 TD 8 3 TD 6 4
PD
OU TV MI SS

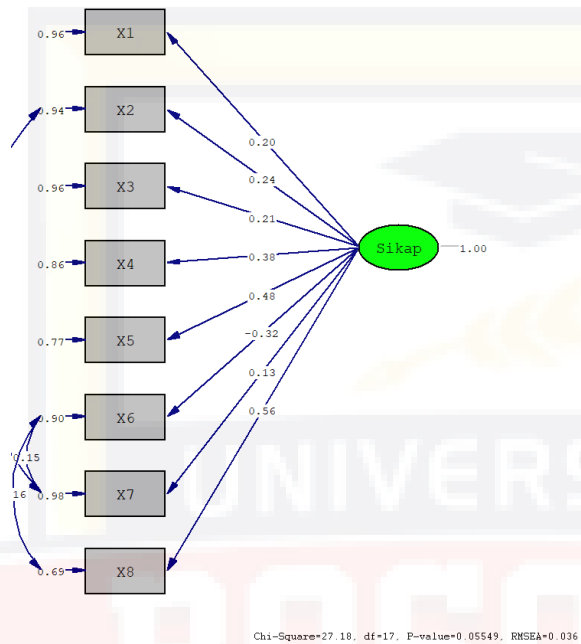
```

LAMBDA-X

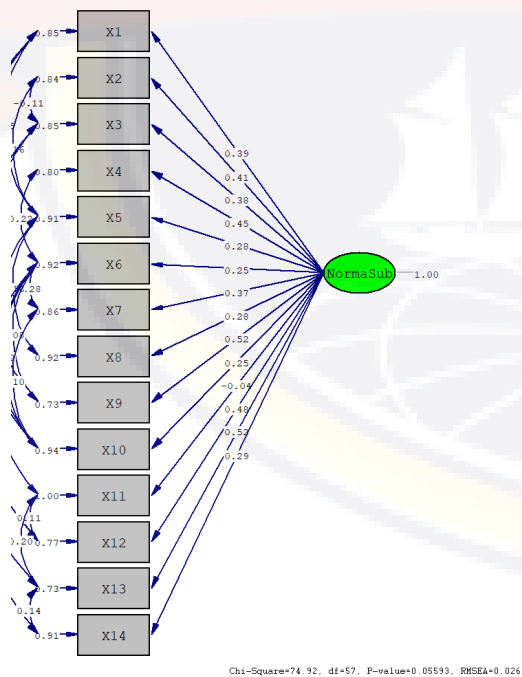
	Aspek3Ar
	-----
X1	0.567 (0.062) 9.112
X2	0.418 (0.055) 7.653
X3	0.344 (0.055) 6.292
X4	0.513 (0.072) 7.093
X5	0.374 (0.055) 6.862
X6	0.486 (0.061) 7.965
X7	0.344 (0.055) 6.306
X8	0.219 (0.055) 3.983

**PATH DIAGRAM SKALA ATTITUDE TOWARD BEHAVIOR,  
SUBJECTIVE NORM, DAN PERCEIVE BEHAVIORAL CONTROL**

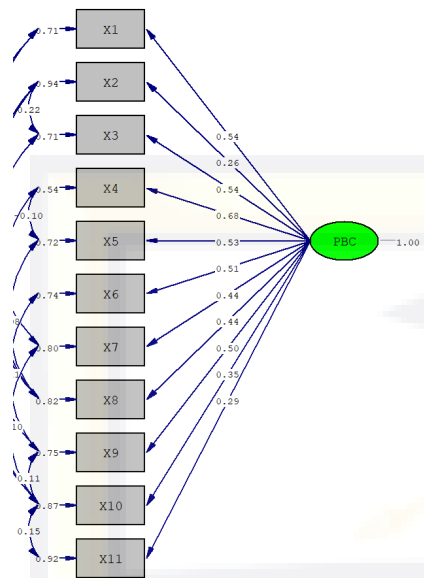
**1. Skala Attitude Toward Behavior**



**2. Skala Subjective Norm**



### 3. Skala *Perceive Behavioral Control*



Chi-Square=41.73, df=30, P-value=0.07550, RMSEA=0.029

UNIVERSITAS

BOSOWA

**OUTPUT LISREL SKALA ATTITUDE TOWARD BEHAVIOR,  
SUBJECTIVE NORM, DAN PERCEIVE BEHAVIORAL CONTROL**

**1. Skala Attitude Toward Behavior**

DA NI=8 NO=453 MA=KM  
 LA  
 X1 X2 X3 X4 X5 X6 X7 X8  
 PM SY FI=Sikap.COR  
 MO NX=8 NK=1 PH=ST LX=FR  
 LK  
 Sikap  
 PD  
 OU TV MI SS  
 DA NI=8 NO=453 MA=KM  
 LA  
 X1 X2 X3 X4 X5 X6 X7 X8  
 PM SY FI=Sikap.COR  
 MO NX=8 NK=1 PH=ST LX=FR TD=SY  
 LK  
 Sikap  
 FR TD 7 2 TD 7 6 TD 8 6  
 PD  
 OU TV MI SS

LAMBDA-X

	Sikap
X1	0.199 (0.062) 3.220
X2	0.244 (0.063) 3.902
X3	0.212 (0.062) 3.426
X4	0.379 (0.063) 6.054
X5	0.481 (0.066) 7.341
X6	-0.323 (0.076) -4.258
X7	0.127 (0.066) 1.927
X8	0.557 (0.074) 7.540



## 2. Skala Subjective Norm

DA NI=14 NO=453 MA=KM  
 LA  
 X1 X2 X3 X4 X5 X6 X7 X8 X9 X10 X11 X12 X13 X14  
 PM SY FI=NormaSubjektif.COR  
 MO NX=14 NK=1 PH=ST LX=FR  
 LK  
 NormaSubjektif  
 PD  
 OU TV MI SS  
 DA NI=14 NO=453 MA=KM  
 LA  
 X1 X2 X3 X4 X5 X6 X7 X8 X9 X10 X11 X12 X13 X14  
 PM SY FI=NormaSubjektif.COR  
 MO NX=14 NK=1 PH=ST LX=FR TD=SY  
 LK  
 NormaSubjektif  
 FR TD 7 6 TD 6 4 TD 9 3 TD 13 11 TD 10 6 TD 8 5 TD 5 2 TD 5 1  
 FR TD 12 1 TD 11 6 TD 14 13 TD 12 3 TD 10 1 TD 14 6 TD 12 11 TD 13 1  
 FR TD 9 6 TD 10 7 TD 3 2 TD 10 5  
 PD  
 OU TV MI SS

LAMBDA-X

	NormaSub
X1	0.389 (0.058) 6.763
X2	0.406 (0.054) 7.506
X3	0.377 (0.060) 6.234
X4	0.448 (0.052) 8.668
X5	0.281 (0.055) 5.099
X6	0.253 (0.056) 4.519
X7	0.373 (0.053) 7.098
X8	0.276 (0.053) 5.211
X9	0.516 (0.053) 9.660
X10	0.254 (0.055) 4.605
X11	-0.044 (0.058) -0.754

X12      0.481  
           (0.056)  
           8.541

X13      0.521  
           (0.053)  
           9.791

X14      0.293  
           (0.054)  
           5.392

### 3. Skala *Perceive Behavioral Control*

DA NI=11 NO=453 MA=KM

LA

X1 X2 X3 X4 X5 X6 X7 X8 X9 X10 X11

PM SY FI=PBC.COR

MO NX=11 NK=1 PH=ST LX=FR

LK

PBC

PD

OU TV MI SS

DA NI=11 NO=453 MA=KM

LA

X1 X2 X3 X4 X5 X6 X7 X8 X9 X10 X11

PM SY FI=PBC.COR

MO NX=11 NK=1 PH=ST LX=FR TD=SY

LK

PBC

FR TD 11 10 TD 7 2 TD 3 2 TD 9 2 TD 8 2 TD 8 5 TD 10 1 TD 10 9

FR TD 8 4 TD 10 7 TD 10 3 TD 9 6 TD 8 1 TD 5 4

PD

OU TV MI SS

LAMBDA-X

	PBC
X1	0.539 (0.050) 10.723
X2	0.263 (0.054) 4.838
X3	0.538 (0.049) 10.959
X4	0.676 (0.051) 13.356
X5	0.526 (0.054) 9.785
X6	0.509 (0.050) 10.229
X7	0.443 (0.050) 8.832
X8	0.444 (0.058) 7.680

x9      0.500  
         (0.050)  
         9.945

x10     0.352  
         (0.054)  
         6.508

x11     0.285  
         (0.052)  
         5.536





**LAMPIRAN 5**  
**HASIL UJI RELIABILITAS**

**RELIABILITAS SKALA KEPATUHAN****Reliability Statistics**

Cronbach's Alpha	N of Items
,690	24

**RELIABILITAS SKALA *ATTITUDE TOWARD BEHAVIOR*****Reliability Statistics**

Cronbach's Alpha	N of Items
,336	6

**RELIABILITAS SKALA *SUBJECTIVE NORM*****Reliability Statistics**

Cronbach's Alpha	N of Items
,610	13

**RELIABILITAS SKALA *PERCEIVE BEHAVIORAL CONTROL*****Reliability Statistics**

Cronbach's Alpha	N of Items
,663	11



**LAMPIRAN 6**  
**HASIL UJI ASUMSI**

## UJI NORMALITAS

Normality Tests

	Statistic	p
Shapiro-Wilk	0.982	< .001
Kolmogorov-Smirnov	0.0520	0.172
Anderson-Darling	1.96	< .001

Note. Additional results provided by *moretests*

## UJI LINEARITAS KEPATUHAN\*ATTITUDE TOWARD BEHAVIOR

ANOVA Table

			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Kepatuhan * SIKAP	Between Groups	(Combined)	2100,343	10	210,034	11,546	,000
		Linearity	1593,123	1	1593,123	87,576	,000
		Deviation from Linearity	507,220	9	56,358	3,098	,001
	Within Groups		8040,558	442	18,191		
	Total		10140,901	452			

**UJI LINEARITAS KEPATUHAN\**SUBJECTIVE NORM***

**ANOVA Table**

		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
	(Combined)	3158,363	21	150,398	9,283	,000
Kepatuhan * NS	Between Groups					
	Linearity	2474,060	1	2474,060	152,712	,000
	Deviation from Linearity	684,303	20	34,215	2,112	,004
	Within Groups	6982,537	431	16,201		
	Total	10140,901	452			

**UJI LINEARITAS KEPATUHAN\**PERCEIVE BEHAVIORAL CONTROL***

**ANOVA Table**

		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
	(Combined)	4548,516	17	267,560	20,812	,000
Kepatuhan * PBC	Between Groups					
	Linearity	2921,533	1	2921,533	227,250	,000
	Deviation from Linearity	1626,983	16	101,686	7,910	,000
	Within Groups	5592,385	435	12,856		
	Total	10140,901	452			

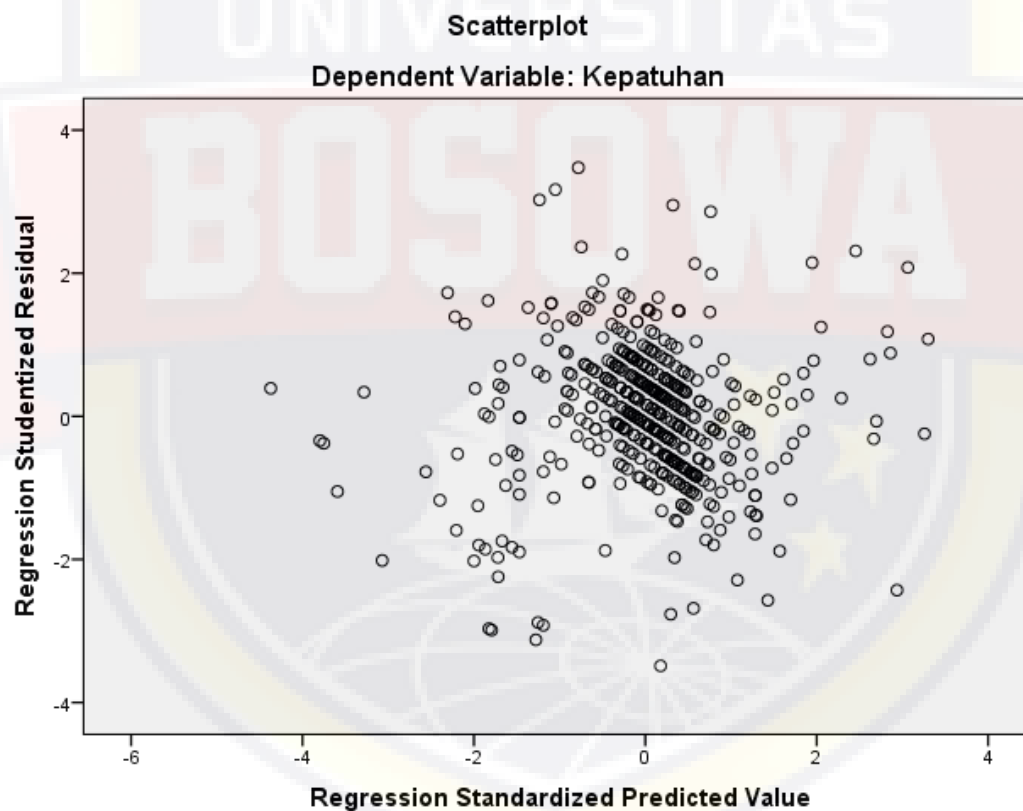


## UJI MULTIKOLINEARITAS

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	33,544	2,779		12,069	,000	
	SIKAP	,470	,115	,169	4,094	,000	,807 1,239
	NS	,347	,060	,255	5,775	,000	,705 1,418
	PBC	,603	,074	,352	8,092	,000	,729 1,371

a. Dependent Variable: Kepatuhan

## UJI HETEROSKEDASTISITAS





**LAMPIRAN 7**  
**HASIL UJI HIPOTESIS**

**Model 1****Model Summary<sup>b</sup>**

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,396 <sup>a</sup>	,157	,155	4,353

a. Predictors: (Constant), SIKAP

b. Dependent Variable: Kepatuhan

**ANOVA<sup>a</sup>**

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	1593,123	1	1593,123	84,057	,000 <sup>b</sup>
1 Residual	8547,777	451	18,953		
Total	10140,901	452			

a. Dependent Variable: Kepatuhan

b. Predictors: (Constant), SIKAP

**Coefficients<sup>a</sup>**

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	57,678	2,374		24,293	,000
1 Total Skor Sikap	1,101	,120	,396	9,168	,000

a. Dependent Variable: Total Skor Kepatuhan

**Model 2****Model Summary<sup>b</sup>**

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,494 <sup>a</sup>	,244	,242	4,123

a. Predictors: (Constant), NS

b. Dependent Variable: Kepatuhan

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics				
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change
1	,537 <sup>a</sup>	,288	,287	4,001	,288	182,511	1	451	,000
2	,599 <sup>b</sup>	,359	,356	3,802	,071	49,537	1	450	,000
3	,618 <sup>c</sup>	,382	,378	3,737	,023	16,759	1	449	,000

a. Predictors: (Constant), Total Skor PBC

b. Predictors: (Constant), Total Skor PBC, Total Skor Norma Subjektif

c. Predictors: (Constant), Total Skor PBC, Total Skor Norma Subjektif, Total Skor Sikap

#### ANOVA<sup>a</sup>

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	2921,533	1	2921,533	182,511	,000 <sup>b</sup>
	Residual	7219,368	451	16,007		
	Total	10140,901	452			
2	Regression	3637,454	2	1818,727	125,845	,000 <sup>c</sup>
	Residual	6503,447	450	14,452		
	Total	10140,901	452			
3	Regression	3871,456	3	1290,485	92,421	,000 <sup>d</sup>
	Residual	6269,445	449	13,963		
	Total	10140,901	452			

a. Dependent Variable: Total Skor Kepatuhan

b. Predictors: (Constant), Total Skor PBC

c. Predictors: (Constant), Total Skor PBC, Total Skor Norma Subjektif

d. Predictors: (Constant), Total Skor PBC, Total Skor Norma Subjektif, Total Skor Sikap

**Coefficients<sup>a</sup>**

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Correlations			Collinearity Statistics		
	B	Std. Error	Beta			Zero-order	Partial	Part	Tolerance	VIF	
1	(Constant)	45,839	2,489	18,419	,000						
	Total Skor PBC	,920	,068	,537	13,510	,000	,537	,537	,537	1,000	1,000
2	(Constant)	37,693	2,633	14,317	,000						
	Total Skor PBC	,665	,074	,388	8,972	,000	,537	,390	,339	,762	1,313
	Total Skor Norma Subjektif	,414	,059	,304	7,038	,000	,494	,315	,266	,762	1,313
3	(Constant)	33,544	2,779	12,069	,000						
	Total Skor PBC	,603	,074	,352	8,092	,000	,537	,357	,300	,729	1,371
	Total Skor Norma Subjektif	,347	,060	,255	5,775	,000	,494	,263	,214	,705	1,418
	Total Skor Sikap	,470	,115	,169	4,094	,000	,396	,190	,152	,807	1,239

a. Dependent Variable: Total Skor Kepatuhan