

TRAFFIC OBEDIENCE
(STUDI DEMOGRAFI PADA PENGENDARA RODA DUA DI
KOTA MAKASSAR



FAKULTAS PSIKOLOGI
UNIVERSITAS BOSOWA MAKASSAR

2023



TRAFFIC OBEDIENCE

**(STUDI DEMOGRAFI PADA PENGENDARA RODA DUA DI
KOTA MAKASSAR)**

UNIVERSITAS

SKRIPSI

BOSOWA

**Diajukan Kepada Fakultas Psikologi Universitas Bosowa Sebagai
Persyaratan Memperoleh Gelar Sarjakan Psikologi (S.Psi)**

Oleh :

ISWANTO

4519091025

FAKULTAS PSIKOLOGI

UNIVERSITAS BOSOWA MAKASSAR

2023

HALAMAN PENGESAHAN

SKRIPSI

TRAFFIC OBEDIENCE

**(STUDI DEMOGRAFI PADA PENGENDARA RODA DUA DI KOTA
MAKASSAR)**

Disusun dan diajukan oleh:

ISWANTO

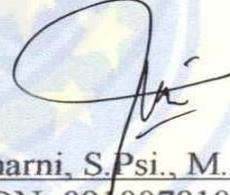
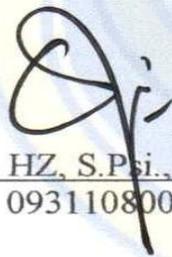
NIM: 4519091025

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi
Pada Agustus 2023

Menyetujui:

Pembimbing I

Pembimbing II



Arie Gunawan HZ, S.Psi., M.Psi., Psikolog
NIDN: 0931108003

Minarni, S.Psi., M.A
NIDN: 0910078104

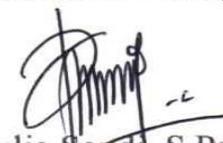
Mengetahui:

**Dekan
Fakultas Psikologi**

**Ketua Program Studi
Fakultas Psikologi**



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



A. Nur Aulia Saudi, S.Psi., M.Si.
NIDN: 090819001

HALAMAN PERSETUJUAN HASIL PENELITIAN

TRAFFIC OBEDIENCE

**(STUDI DEMOGRAFI PADA PENGENDARA RODA DUA DI KOTA
MAKASSAR)**

Disusun dan diajukan oleh:

ISWANTO

4519091025

Telah disetujui oleh pembimbing untuk dipertahankan dihadapan tim Penguji
Ujian Hasil Penelitian Pada Fakultas Psikologi Universitas Bosowa Makassar
Pada Agustus tahun 2023

Pembimbing I

Pembimbing II



Arie Gunawan HZ, S.Psi., M.Psi., Psikolog
NIDN: 0931108003



Minarni, S.Psi., M.A
NIDN: 0910078104

Mengetahui,

Dekan Fakultas Psikologi Universitas Bosowa Makassar



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

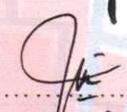
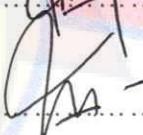
HALAMAN PERSETUJUAN PENGUJI HASIL PENELITIAN

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

Nama : ISWANTO
NIM : 4519091025
Program Studi : Psikologi
Judul : *TRAFFIC OBEDIENCE* (Studi Demografi Pengendara Roda Dua Di Kota Makassar)

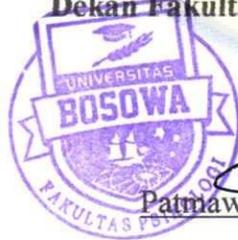
Tim Penguji

Tanda Tangan

1. Arie Gunawan HZ, S.Psi., M.Psi., Psikolog (.....) 
2. Minarni, S.Psi., M.A (.....) 
3. A. Nur Aulia Saudi, S.Psi., M.Si (.....) 
4. Muh. Fitrah Ramadhan Umar, S.Psi., M.Si (.....) 

Mengetahui,

Dekan Fakultas Psikologi Universitas Bosowa Makassar




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

NIDN: 0921018302

Pernyataan Originalitas Laporan

Saya yang bertanda tangan dibawah ini, dengan ini menyatakan bahwa seluruh isi skripsi yang berjudul *Traffic Obedience* (Studi demografi pada pengendara roda dua di makassar), beserta seluruh isinya, merupakan hasil karya peneliti sendiri dan bukan hasil plagiasi. Sumber atau acuan yang digunakan dalam laporan ini merupakan sumber atau acuan yang sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Jika dikemudian hari terdapat atau terbukti peneliti melakukan pelanggaran plagiasi atau melanggar etika keilmuan dari isi laporan yang saya buat, maka saya bersedia menerima sanksi yang akan diberikan kepada saya, baik secara moril maupun dari fakultas psikologi unibos.

Makassar, 7 Agustus 2023

Mahasiswa yang bersangkutan



ISWANTO

Nim : 4519091025

PERSEMBAHAN

Karya ini saya persembahkan untuk:

Ayahanda dan ibunda tercinta

Saudara dan saudariku tersayang

Dosen -dosen yang saya hormati

Serta para sahabat terkasih



MOTTO

**“JANGAN PERNAH BERHARAP KEPADA YANG ADA DAN JANGAN
PULA PUTUS HARAP PADA YANG TIDAK ADA”**

Ustd.Abdul Somad Lc.,M.A

**“MENARUH HARAPAN KEPADA SELAIN ALLAH MERUPAKAN
SAKIT HATI DAN KECEWA YANG DI SENGAJA”**

Ali bin abithalib R.a

UNIVERSITAS

BOGOWA

**JIKA ENKKAU TIDAK MAMPU MENJADI PAHLAWAN DIMEDAN
PERANG, PALING TIDAK BUKTIKAN KETANGGUHANMU DITANAH
RANTAU.**

SALAM KASABUA ADE, NGGAHI RAWI PAHU

KATA PENGANTAR

Alhamdulillahirabbil'alamin saya panjatkan kepada sang khalik yang maha kuasa atas rahmat, nikmat dan juga atas mahluk-mahluk ciptaannya. Atas ijin Allah saya dapat menyelesaikan proposal penelitian ini dengan baik sebagai tugas akhir perkuliahan. Semoga informasi yang ada pada skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi para pembaca dan juga bagi para pengendara, terkhusus pengendara roda dua agar dapat memahami pentingnya patuh ketika berlalu lintas.

Proses penyelesaian skripsi ini cukup sulit dilewati dengan berbagai macam dinamika dalam prosesnya, namun dengan dukungan yang diberikan oleh beberapa pihak, sehingga peneliti pun dapat melewati proses tersebut dengan baik. Oleh sebab itu, peneliti menyampaikan banyak-banyak terima kasih kepada:

1. Kedua orang tua saya, yaitu ayahanda Muhtar Mansyur dan ibunda Ratnah tercinta yang senantiasa memanjatkan doa agar saya selamat, sehat, lancar dalam mengerjakan tugas dan yang selalu mengingatkan bahwa tidak ada sesuatu yang dapat diperoleh dengan mudah.
2. Bapak Arie Gunawan. HZ M.psi., Psikolog sebagai pembimbing I sekaligus sebagai sosok ayah di tanah rantau. Terima kasih banyak pak sudah meluangkan waktu dan tenaga untuk memberikan nasihat, motivasi, dukungan, saran kepada saya selama proses pengerjaan skripsi ini.
3. Ibu Minarni S.Psi M.A sebagai pembimbing II yang selalu baik, murah senyum dan sabar menghadapi saya selama ini. Terima kasih ibu atas saran, masukan dan juga nasihat baiknya selama ini.

4. Kedua dosen penguji saya yaitu ibu A.Nur Aulia Saudi S.psi.,M.si dan bapak Muh. Fitrah Ramadhan Umar S.psi.M.si yang telah memberikan kritik dan saran ilmu, sehingga penelitian saya dapat berjalan dengan lancar dan terselesaikan dengan cukup baik.
5. Seluruh dosen fakultas psikologi universitas bosowa yang telah memberikan ilmu yang sangat bermanfaat selama perkuliahan sehingga saya bisa sampai pada tahap akhir ini.
6. Saudara-saudara saya Indra Cahyadi, Muh.Fitrah Yasin, Khalil Adnan yang sering kali menjadi teman diskusi dan menjadi teman yang saling memberi support dalam pengerjaan skripsi dan juga selalu menjadi penghibur disaat-saat tertentu dengan guyonan dan lawakan yang begitu random.
7. Saudari-saudari saya Herliana Rahman, Rita Silfitri, Devya Rahayu terima kasih banyak sudah banyak membantu selama proses perkuliahan hingga sampai saat ini dan terima kasih juga sudah menjadi teman cerita, bercanda dan juga lainnya selama ini.
8. Indra Cahyadi, Sukma Yanti haris dan Reski wirajayanti terima kasih sudah mau panas-panasan untuk menemani saya untuk mencari responden di setiap universitas.
9. Teman-teman *psychoflourish* yang senantiasa membantu dalam berbagai proses pengerjaan skripsi yang tidak dapat saya sebutkan satu persatu.
10. Teman-teman BEM fakultas psikologi yang selalu senantiasa merangkul dan mengajak serta memotivasi untuk selalu saling membantu satu sama lain untuk menyelesaikan semua proses yang telah dimulai.

11. Terima kasih kepada saudari saya Ayu Lestari yang telah memberikan pelajaran dan pengalaman dan juga warna yang indah, serta dinamika pertemanan selama satu tahun terakhir ini.
12. Terima kasih kepada Base cave, titik Nol, Netizen, Covie Crime, Ganti Nama, Pos kopi dan juga Relly cave yang telah menjadi tempat untuk mengerjakan tugas bahkan sampai pagi.
13. Terima kasih kepada seluruh responden yang telah mengisi skala penelitian, sehingga mempercepat proses selesainya skripsi ini.

Makassar, 7 Agustus 2023



ISWANTO
Nim : 4519091025

ABSTRACT
TRAFFIC OBEDIENCE
(STUDI DEMOGRAFI PADA PENGENDARA RODA DUA DI
MAKASSAR)

ISWANTO
4519091025

Fakultas Psikologi Universitas Bosowa
iswantobima27@gmail.com

Jenis penelitian yang di gunakan dalam penelitian ini yaitu penelitian dengan pendekatan kuantitatif, dengan jenis penelitian komparatif. Tingkat kepatuhan berlalu lintas diukur dengan menggunakan skala obedience yang berdasarkan pada teori kepatuhan dari blass (1999). Tujuan penelitian yaitu untuk melihat perbedaan tingkat kepatuhan berlalu lintas pengendara roda dua di makassar jika di tinjau dari faktor jenis kelamin dan tingkat pendidikan. Sampel pada penelitian ini sebanyak 482 subjek. Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini dengan menggunakan uji-T. Berdasarkan hasil penelitian yang telah di peroleh, peneliti menemukan bahwa Ada perbedaan kepatuhan berlalu lintas pengendara roda dua di makassar secara signifikan, jika ditinjau dari faktor jenis kelamin, dengan nilai signifikansi <0.05 dan nilai mean Laki-laki sebesar 81.13 kemudian perempuan sebesar 87.48. kemudian untuk faktor tingkat pendidikan peneliti mendapatkan hasil bahwa Ada perbedaan kepatuhan berlalu lintas pengendara roda dua di makassar secara signifikan, jika ditinjau dari faktor pendidikan dengan nilai signifikansi <0.05 dan nilai mean responden berpendidikan SMA sebesar 80.37 kemudian responden dengan pendidikan S1 sebesar 88.91.

Kata Kunci : *Traffic Obedience* Pengendara Roda Dua Di Makassar

ABSTRACT

**TRAFFIC OBEDIENCE
(DEMOGRAPHIC STUDY OF TWO WHEEL DRIVERS IN MAKASSAR)**

**ISWANTO
4519091025**

**Faculty of Psychology, University of Bosowa
iswantobima27@gmail.com**

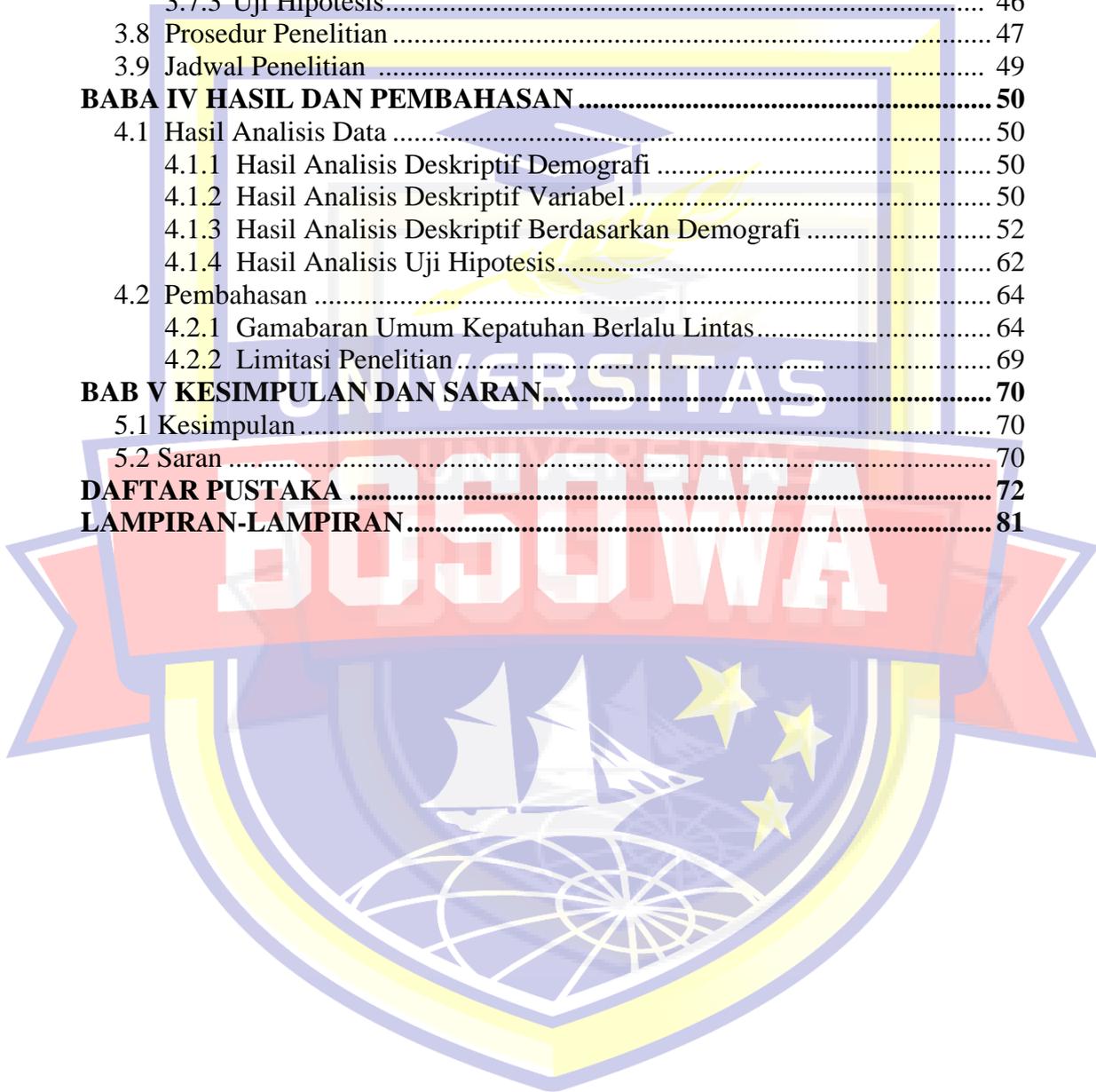
The type of research used in this research is research with a quantitative approach, with a comparative type of research. The level of traffic compliance was measured using an obedience scale based on the obedience theory from Blass (1999). The aim of the research was to see differences in the level of traffic compliance of two-wheeled drivers in Makassar when viewed from the factors of gender and level of education. The sample in this study was 482 subjects. The analysis technique used in this research uses the T-test. Based on the research results that have been obtained, researchers found that there is a significant difference in traffic compliance of two-wheeled drivers in Makassar, when viewed from the gender factor, with a significance value of <0.05 and a mean value for men of 81.13 and for women of 87.48. then for the educational level factor, the researchers obtained the results that there was a significant difference in traffic compliance of two-wheeled drivers in Makassar, if viewed from the educational factor with a significance value of <0.05 and the mean value of respondents with a high school education was 80.37, then respondents with a bachelor's degree education was 88.91.

Keywords: *Traffic Obedience for Two-Wheelers in Makass*

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMBUNG	i
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERSETUJUAN HASIL PENELITIAN	iv
HALAMAN PERSETUJUAN PENGUJI	v
PERNYATAAN ORIGINALITAS SKRIPSI	vi
PERSEMBAHAN	vii
MOTTO	viii
KATA PENGANTAR	ix
ABSTRAK	xii
DAFTAR ISI	xiv
DAFTAR TABEL	xvi
DAFTAR GAMBAR	xvii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	10
1.3 Tujuan Penelitian	11
1.4 Manfaat Penelitian	11
1.4.1 Manfaat Teoritis	11
1.4.2 Manfaat Praktis	11
BAB II TINJAUAN TEORITIS	12
2.1 Kepatuhan (<i>Obedience</i>)	12
2.1.1 Definisi Kepatuhan (<i>Obedience</i>)	12
2.1.2 Dimensi Kepatuhan (<i>Obedience</i>)	14
2.1.3 Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kepatuhan (<i>Obedience</i>)	16
2.1.4 Dampak dari Kepatuhan (<i>Obedience</i>)	25
2.1.5 Pengukuran dari Kepatuhan (<i>Obedience</i>)	26
2.2 Demografi	27
2.2.1 Definisi Demografi	27
2.2.2 Jenis-Jenis Demografi	28
2.3 <i>Traffic Obedience</i> (Studi Demografi pada Pengendara Roda Dua di Kota Makassar)	30
2.4 Kerangka Pikir	32
2.5 Hipotesis Penelitian	32
BAB III METODE PENELITIAN	33
3.1 Jenis Penelitian	33
3.2 Variabel Penelitian	33
3.3 Definisi Variabel	34
3.3.1 Definisi Konseptual	34
3.3.2 Definisi Operasional	34
3.4 Populasi dan Sampel	35
3.4.1 Populasi	35
3.4.2 Sampel	35
3.4.3 Teknik Pengambilan Sampel	36
3.5 Teknik Pengumpulan Data	37
3.5.1 Skala Kepatuhan (<i>Obedience</i>)	37

3.6 Uji Instrumen	39
3.6.1 Uji Validitas	39
3.6.2 Uji Reliabilitas.....	41
3.7 Teknik Analisis Data	42
3.7.1 Analisis Deskriptif	42
3.7.2 Uji Asumsi.....	43
3.7.3 Uji Hipotesis.....	46
3.8 Prosedur Penelitian	47
3.9 Jadwal Penelitian	49
BABA IV HASIL DAN PEMBAHASAN	50
4.1 Hasil Analisis Data	50
4.1.1 Hasil Analisis Deskriptif Demografi	50
4.1.2 Hasil Analisis Deskriptif Variabel.....	50
4.1.3 Hasil Analisis Deskriptif Berdasarkan Demografi	52
4.1.4 Hasil Analisis Uji Hipotesis.....	62
4.2 Pembahasan	64
4.2.1 Gamabaran Umum Kepatuhan Berlalu Lintas.....	64
4.2.2 Limitasi Penelitian	69
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....	70
5.1 Kesimpulan	70
5.2 Saran	70
DAFTAR PUSTAKA	72
LAMPIRAN-LAMPIRAN	81



DAFTAR TABEL

Tabel 3.4.1 Deskriptif Demografi.....	36
Tabel 3.5.1. <i>Blueprint</i> skala <i>Obedience</i>	38
Tabel 3.6.1 Hasil uji reliabilitas skala <i>Obedience</i>	42
Tabel 3.7.1 Uji Homogenitas berdasarkan jenis kelamin.....	45
Tabel 3.7.2 Uji Homogenitas berdasarkan pendidikan.....	45
Tabel 3.8.1 Jadwal penelitian	49
Tabel 4.1.1 Deskriptif Statistik Data <i>Obedience</i>	50
Tabel 4.1.2 Deskriptif Tingkat Skor	51
Tabel 4.1.1 Deskriptif Variabel Berdasarkan Demografi.....	51
Tabel 4.1.1 Deskriptif demografi berdasarkan jenis kelamin.....	52
Tabel 4.1.2 Deskriptif demografi berdasarkan Usia.....	53
Tabel 4.1.3 Deskriptif demografi berdasarkan Pendidikan	54
Tabel 4.1.4 Deskriptif demografi berdasarkan Pekerjaan	56
Tabel 4.1.5 Deskriptif demografi berdasarkan Suku	58
Tabel 4.1.6 Deskriptif demografi berdasarkan Agama.....	61
Tabel 4.1.7 Uji Hipotesis berdasarkan jenis kelamin	62
Tabel 4.1.8 Uji Hipotesis berdasarkan pendidikan.....	63



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.4 Kerangka Pikir	32
Gambar 3.2.1 Model Penelitian.....	33
Gambar 4.1.4 Diagram Plots	44



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia merupakan negara yang berdasarkan atas hukum sebagaimana yang telah tertuang dalam *Undang-Undang 1945* pada ayat ke-3 dijelaskan bahwa terdapat empat unsur penting untuk dinamakan sebuah hukum yaitu, perintah, sanksi, kewajiban dan juga larangan. Berdasarkan *Undang-Undang No 22 Tahun 2009* terkait lalu lintas dan angkutan jalan, tertuang beberapa aturan yang mengatur tentang peraturan berlalu lintas, seperti yang tertera pada pasal 106 ayat 1 tentang pengendara yang harus mengendarai kendaraannya dengan cara yang wajar dan harus berkonsentrasi penuh dalam berkendara.

Lebih lanjut pada poin 106 ayat ke-8 terdapat aturan yang mengharuskan pengendara roda dua untuk menggunakan helm saat berkendara. Ada pula pasal 77 dan pasal 81 yang mengatur terkait pengemudi wajib memiliki surat izin mengemudi (SIM). Kemudian terdapat pula pasal 287 ayat 1 yang mengatur tentang rambu-rambu lalu lintas yang berbunyi setiap pengendara yang melanggar rambu lalu lintas maka akan didenda 500.000 atau kurungan penjara paling lama dua bulan.

Berdasarkan pada data yang telah diperoleh dari badan pusat statistik (BPS) terdapat jumlah penduduk di Indonesia dengan jumlah sebanyak 275,77 juta jiwa pada tahun 2022, jumlah tersebut naik 1,13% dibandingkan dengan tahun sebelumnya yang hanya 273,68 juta jiwa. Dengan terus meningkatnya jumlah penduduk maka akan meningkat pula kebutuhan dan juga keinginan yang harus

di penuhi oleh masyarakat. Peningkatan kebutuhan juga dilandaskan atas dasar perkembangan teknologi terutama dibidang transportasi guna melancarkan aktivitas agar mempermudah akses berpindah dari satu tempat ketempat lain.

Transportasi merupakan salah satu dari kebutuhan masyarakat yang harus mereka gunakan baik yang bersifat umum maupun pribadi. Di Indonesia, alat transportasi seperti mobil dan motor terus meningkat setiap tahunnya. Sesuai dengan data yang telah dimiliki oleh korlantas.polri.go.id menunjukkan bahwa total kepemilikan kendaraan di Indonesia mencapai 149.707.859 unit (Kompas.com 2022). Meningkatnya jumlah kendaraan yang terus menerus setiap tahunnya tentu memiliki dampak terhadap lalu lintas maupun pengguna jalan itu sendiri.

Makassar merupakan salah satu kota metropolitan yang ada di Indonesia bagian timur dengan jumlah penduduk yang tercatat sebanyak 1.427.619 juta jiwa. Dikutip dari (Sulsel.BPS.go.id) pada tahun 2021 tercatat sebagai salah satu kota dengan permasalahan transportasi yang kompleks. Permasalahan transportasi di makassar terjadi akibat dari jumlah kendaraan yang terus meningkat, pertumbuhan kendaraan roda dua di makassar tercatat sebanyak 1.7 juta unit pada tahun 2021 (Fajar.co.id). Berdasarkan data tersebut Pertumbuhan kendaraan roda dua di makassar jauh lebih banyak dari jumlah penduduknya.

Menurut kabag ops Akp Hartati mengatakan bahwa volume kendaraan di makassar yang terus melunjak membuat kapasitas jalan tidak lagi mampu menampung jumlah kendaraan yang ada sehingga membuat kemacetan di jalan (Makassarmetro.com,2022). Kondisi tersebut sangat mempengaruhi pola siklus

pengendara, dimana dalam situasi tersebut dapat memunculkan perilaku yang tidak sesuai, seperti melanggar aturan lalu lintas dalam hal ini, melawan arus, malakukan manuver zig-zag dan lainnya akibat dari ketidak sabaran dalam berlalu lintas.

Ketidak sabaran dalam berlalu lintas memunculkan perilaku-perilaku berkendara yang tidak sesuai seperti masalah kedisiplinan yang masih banyak terjadi dikalangan pengendara terutama pada pengendara roda dua. Kedisiplinan saat berkendara adalah hal penting yang harus dimiliki oleh seseorang dalam berlalu lintas. Menurut Arikunto (2001) mengatakan bahwa disiplin merupakan keadaan yang terjadi atau tercipta dari sebuah sikap yang menunjukkan kualitas ketaatan serta kepatuhan, kesetiaan, dan tindakan yang dilakukan bukan lagi dirasakan sebagai sebuah beban.

Kedisiplinan dalam berlalu lintas merupakan perilaku taat dan patuh terhadap susuna aturan yang telah dibuat oleh otoritas yang berwenang dalam membuat aturan tertulis maupun aturan tidak tertulis, yang didasarkan pada kesadaran diri sendiri sebagai tanggung jawab untuk menciptakan kondisi aman dalam berkendara serta lancar, dan terkendali. Disiplin dalam berlalu lintas bertujuan untuk mematuhi rambu-rambu lalu lintas, marka jalan, batas kecepatan saat berkendara dan aturan-aturan lainnya (Astuti dan Suwanda, 2015). Rambu-rambu lalu lintas sendiri memiliki fungsinya masing-masing serta mengandung konsekuensi hukum yang harus di ikuti, seperti, Perintah, Larangan, peringatan, anjuran, dan petunjuk, (Diktat Lalu Lintas).

Masalah kedisiplinan merupakan suatu hal yang sering terjadi dalam berlalu lintas di kalangan para pengendara roda dua dan masalah kedisiplinan ini juga banyak terjadi disekitar kita, seperti menggunakan gadget saat berkendara, tidak menggunakan helm, menerobos lampu merah dan pelanggaran-pelanggaran lainnya yang membahayakan diri. Dari perilaku ketidak disiplin berlalu lintas tersebut dapat mengakibatkan terjadinya kecelakaan dalam berlalu lintas. Oleh karena itu dengan adanya *Undang-Undang RI No.22 tahun 2009* tersebut diharapkan pengendara dapat mematuhi aturan sebagai mana mastinya.

Berdasarkan penjelasan dari dirtilantas Polda Sulsel, Kombes Pol.Faizal SIK,MH (lintas terkini.com, 2022) menyampaikan bahwa kasus lakalantas di wilayah polda sulsel pada tahun 2021 tercatat sebanyak 1.032 kasus kehilangan nyawa pada pengendara roda dua, luka berat 415 orang dan luka ringan sebanyak 7.154 orang, dengan kerugian material mencapai 11 miliar. Lebih lanjut ia mengatakan bahwa korban kecelakaan yang mendominasi merupakan usia produktif pada kisaran umur 15 sampai 30 tahun. Hal tersebut menjadi PR bagi polda Sulsel untuk mengurangi angka lakalantas, sebagai mana yang telah diamanatkan dalam UUD No.22 tahun 2009 pasal 1 ayat 31. Undang- Undang tersebut bertujuan untuk mengatur pengguna jalan agar mendapatkan kenyamanan dan keamanan dalam berlalu lintas.

Tetapi pada fakta lapangan yang terjadi, masih banyak pelanggaran yang masih dilakuka oleh para pengendara roda dua di kota Makassar. Dikutip dari Kompas.com (2022) mengatakan bahwa polres makassar mencatat sebanyak 3.863 pelanggaran lalu lintas di makassar. Lebih lanjut polda sulsel mengatakan

bahwa kasus pelanggaran yang terjadi di wilayahnya, tercatat sebanyak 7.901 pelanggar lalu lintas yang terjaring dalam operasi jebra pallawa pada oktober 2022 yang di lakukan kepolisian selama 14 hari di berbagai kota yang ada di Sulawesi selatan (Antaraneews.com, 2022).

Dikutip dari Dirlantas Sulsel Polri.go.id (2021), jenis pelanggaran yang sering dilakukan oleh pengendara di makassar yaitu tidak memakai helm, menggunakan *hanphone* saat berkendara. Melawan arus, menerobos lampu merah, berboncengan melebihi dari satu orang dan tidak melengkapi surat kendaraan serta surat izin mengemudi. Walau demikian pengendara tetap saja melakukan pelanggaran walaupun memiliki petensi yang dapat merugikan diri sendiri dan juga dapat merugikan pengguna jalan lainnya.

Hasil wawancara yang telah didapatkan oleh peneliti terhadap 9 subjek pengendara sepeda motor di kota makassar, semuanya mengatakan bahwa mereka sudah pernah melakukan pelanggaran terhadap aturan berlalu lintas, seperti melawan arus kemudian tidak memakai helm serta menggunakan *handphone* saat berkendara dan juga menerobos lampu merah. Hasil wawancara yang diperoleh, 2 dari 9 orang responden mengatakan bahwa mereka pernah mengalami kecelakaan saat berkendara dikarenakan menggunakan gadget saat berkendara. Hasil wawancara terhadap 7 dari 9 responden lain mengatakan bahwa melanggar dengan alasan karena jarak tempuh yang dekat.

Hasil wawancara selanjutnya yaitu responden melakukan pelanggaran dikarenakan sering tidak adanya polisi yang bertugas. 5 dari 9 orang lainnya melanggar karena merasa memiliki keluarga dari kepolisian sehingga

melanggar merupakan hal yang biasa baginya dan juga melanggar karena alasan urusan yang *urgensi*. Dari semua responden yang diwawancarai rata-rata menyadari bahwa perilaku tersebut adalah salah, tetapi mereka tetap melakukan pelanggaran dengan berbagai macam alasan dan mencoba untuk merasionalkan tindakannya tersebut.

Dari banyaknya kasus pelanggaran lalu lintas yang terjadi tentu memiliki dampak yang akan diterima, baik oleh pengendara maupun pengguna jalan lainnya. Adapun dampak seperti terjadinya kecelakaan lalu lintas dapat menyebabkan kematian, kerugian ekonomi, cedera pada bagian tubuh yang bisa menyebabkan cacat fisik dan lain sebagainya (WHO (2009)). Sebagian besar kecelakaan yang terjadi disebabkan oleh pengendara roda dua yang tidak patuh terhadap aturan lalu lintas, seperti berkendara dengan kecepatan tinggi, menggunakan gadget, melanggar rambu-rambu dan lain sebagainya (NTMCPolri.Info. 2022).

Menurut *Undang-Undang No. 22 tahun 2009* tentang aturan lalu lintas dan angkutan jalan, menjelaskan bahwa kecelakaan merupakan sebuah peristiwa atau kejadian yang terjadi di jalan yang tak terduga dan tidak di sengaja yang melibatkan kendaraan lain, serta pengguna jalan lainnya yang mengakibatkan adanya korban jiwa atau kerugian secara materi yang diterima. Sejalan dengan apa yang telah tertuang dalam aturan pemerintah No. 43 tahun 1993, pada poin ke-93, ayat ke-1 bahwa dalam peristiwa kecelakaan tidak ada unsur kesengajaan untuk melakukan tindakan yang merugikan pemakai jalan lainnya.

Terjadinya kecelakaan lalu lintas yang berujung pada kematian serta kerugian materi, disebabkan oleh beberapa faktor. Menurut ditlantas polda sulse (Tribun makassar.com) ada empat faktor pemicu terjadinya kecelakaan lalu lintas yaitu faktor pengendara, faktor transportasi atau kendaraan, faktor jalan dan juga faktor alam. Faktor utama penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas yaitu faktor *human error* (manusia). Faktor Manusia memiliki kontribusi yang lebih besar dalam melakukan pelanggaran terhadap aturan lalu lintas, perilaku tersebut menjadi pemicu terjadinya kecelakaan yang dapat merugikan diri sendiri maupun pengguna jalan lainnya.

Berdasarkan apa yang telah di uraikan diatas terkait kepatuhan dalam berlalu lintas, maka perlu adanya tindakan lebih lanjut untuk menangani terkait banyaknya pengendara yang tidak patuh terhadap aturan lalu lintas di jalan, terutama pada kalangan remaja akhir dan juga dewasa awal. Pelanggaran-pelanggaran yang telah di uraikan diatas merupakan perilaku ketidak kepatuhan seseorang dalam menanati aturan yang ada. Penyebab perilaku kepatuhan terbagi menjadi dua faktor yaitu faktor internal, meliputi kepribadian, control diri serta aspek yang ada dalam diri seseorang. Sedangkan faktor yang kedua adalah faktor eksternal, meliputi lingkungan sosial, tingkat Pendidikan, dan juga Demografi, serta hal lainnya yang mempengaruhi perilaku seseorang untuk melakukan sesuatu. (Sprague, Walker dkk 2001). Dalam penelitian ini peneliti akan meneliti yang berkaitan dengan faktor demografi.

Faktor demografi yang mempengaruhi kepatuhan seperti yang dijelaskan pada penelitian yang telah dilakukan oleh Arianto, & Arifin, S. (2016) dalam

penelitiannya yang berjudul Pengaruh Usia, Pendidikan Dan Budaya Terhadap Kepatuhan Lalu Lintas Di Wilayah Hukum Polres Jepara mengatakan bahwa Umur dan Pendidikan memiliki pengaruh yang signifikan terhadap kepatuhan berlalu lintas. Semakin matang usia seseorang dan semakin tinggi Pendidikan yang dimiliki maka akan semakin meningkat kepatuhan yang dimiliki orang tersebut terhadap aturan yang ada.

Selain dari usia dan Pendidikan, jenis kelamin juga merupakan salah satu faktor demografi yang di gunakan pada penelitian ini. Dalam penelitian yang telah dilakukan oleh Setyowati, DKK (2018), bahwa terdapat perbedaan tingkat kepatuhan yang dimiliki oleh laki-laki dan perempuan. Laki-laki condong tidak patuh terhadap aturan yang ada sedangkan perempuan lebih patuh terhadap aturan yang ada. Hal tersebut sesuai dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Sinuraya, DKK (2020) dengan presentase tingkat kepatuhan pada perempuan sebesar 73,50%, sedangkan tingkat kepatuhan pada laki-laki sebesar 62,67%.

Dalam penelitian yang telah dilakukan oleh Ningsi dan R.D (2019) mengatakan bahwa Usia dan Pengetahuan dalam berlalu lintas memiliki pengaruh yang besar terhadap kepatuhan berlalu lintas dengan presentase sebesar 53,3%. Jika ditinjau dari faktor Usia dengan kategori dewasa memiliki presentase kepatuhan sebesar 87%. Sedangkan untuk tingkat Pendidikan sebesar 85%, dan untuk Jenis Kelamin laki-laki 57% serta perempuan dengan presentase sebesar 43%. Dalam penelitian lain yang dilakukan oleh Permatasari, Rinawati & Fajariani (2022), terdapat hasil penelitian yang diperoleh bahwa Usia dibawah 25 tahun memiliki kepatuhan lalu lintas tidak baik dengan

presentase sebesar 56.8%. Sedangkan untuk Usia diatas 25 tahun memiliki kepatuhan lalu lintas baik sebesar 43.2%.

Pada penelitian yang telah dilakukan oleh Rina. Kusumandari & prasetyo (2018). Dalam penelitiannya yang berjudul kedisiplinan berlalu lintas pada siswa SMA di Kota Surabaya. Menunjukkan hasil bahwa pada siswa sekolah menengah atas memiliki rata-rata skor kedisiplinan tinggi sebesar 40%. Sedangkan pada penelitian lainnya yang dilakukan oleh Punjaya & Affandi (2022) menunjukkan bahwa adanya kepatuhan berlalu lintas berdasarkan tingkat pendidikan yang ditinjau dari *self regulation* yang berpengaruh besar terhadap kepatuhan lalu lintas pada siswa SMA kelas X di Sidoarjo, dengan kategori sedang. Sedangkan pada tingkat SMP diperoleh hasil penelitian yang dilakukan oleh Utomo & Istikhama (2020) yang berjudul Analisis kepatuhan Siswa/siswi Tingkat SMP dalam berlalu lintas di Surabaya. Dijelaskan bahwa siswa SMP memiliki tingkat kepatuhan dengan kategori cukup patuh.

Terkait pelanggaran lalu lintas yang terjadi dikalangan masyarakat, baik yang mengendarai roda dua maupun roda empat telah diatur dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Pelanggaran terhadap roda dua maupun roda empat memiliki aturan dan sanksi yang sama terhadap pelanggaran yang dilakukan, yang menjadi perbedaan di antara pelanggar roda dua dan roda empat hanya terletak pada beberapa hal seperti tidak menggunakan *side bale*, tidak memiliki ban cadangan, tidak memiliki segitiga pengaman, dongkrak, pembuka roda dan peralatan pertolongan pertama dan lain-lain sebagainya (Roda empat).

Lebih lanjut untuk pelanggaran roda dua, sebagai mana yang telah tertuang pada Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan yaitu tidak menggunakan helm, tidak menyalakan lampu utama, tidak menggunakan kaca spion, menggunakan knalpot resing dan lain sebagainya. Terkait dengan pelanggaran yang dilakukan oleh masyarakat peneliti menduga bahwa bentuk-bentuk pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengendara roda dua maupun roda empat, yang telah di peroleh dari berbagai sumber 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 faktor manusia, minimnya pemahaman terhadap lalu lintas, sikap, pengalaman, kesadaran diri, polah pikir, usia, Jenis kelamin, tingkat pendidikan dan lainnya masih perlu untuk dibuktikan Kembali kebenarannya apakah faktor-faktor tersebut benar-benar memengaruhi perilaku berlalu lintas. Berdasarkan pada pemaparan yang telah di uraikan diatas, peneliti ingin melakukan penelitian dengan judul “ *Traffic Obedience* (Studi Demografi Pada Pengendara Roda Dua Di Kota Makassar)”.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang penulisan diatas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini yaitu: bagaimana perbedaan tingkat kepatuhan berlalu lintas pada pengendara roda dua di makassar jika ditinjau dari faktor Jenis Kelamin, dan Tingkat Pendidikan.?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian yang ingin di capai dalam penelitian ini yaitu Untuk mengetahui perbedaan tingkat kepatuhan berlalu lintas pada pengendara roda dua di makassar jika ditinjau dari faktor jenis kelamin, dan tingkat pendidikan.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Teoritis

Pada penelitian ini diharapkan bisa menjadi acuan atau referensi bagi peneliti selanjutnya yang tertarik meneliti terkait kepatuhan berlalu lintas. Penelitian ini juga diharapkan dapat memberikan pemahaman dan pengetahuan terkait kepatuhan berlalu lintas.

1.4.2 Manfaat Praktis

1. Bagi peneliti

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan tambahan wawasan dan ilmu baru bagi peneliti terkhusus mengenai kepatuhan berlalu lintas.

2. Bagi pengendara roda dua

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan pemahaman bagi masyarakat terhadap aturan berlalu lintas, terkhususnya bagi pengendara roda dua di Makassar

BAB II

TINJAUAN TEORITIS

2.1 Kepatuhan (Obedience)

2.1.1 Definisi Kepatuhan

Teori kepatuhan merupakan teori yang pertama kali dikemukakan oleh Milgram (1963), dalam teori ini menyatakan bahwa kepatuhan merupakan kecenderungan seseorang untuk berperilaku patuh terhadap perintah orang lain yang memiliki otoritas dan kewenangan. Sedangkan menurut Taylor (2006) mendefinisikan kepatuhan sebagai Tindakan atau perbuatan yang dilakukan berdasarkan keinginan orang lain, dengan kata lain kepatuhan adalah menaati atau memenuhi perintah sebagai respon terhadap permintaan dari pihak lain.

Atkinson (2004) kepatuhan merupakan perubahan tingkah laku seseorang untuk mengikuti perintah orang lain. Lebih lanjut kepatuhan dapat terjadi dalam bentuk apapun selama orang tersebut menunjukkan perilaku taat terhadap sesuatu atau seseorang, misalnya patuh terhadap aturan atau undang-undang 1945. Kepatuhan sebagai perilaku mengikuti permintaan otoritas, meskipun individu secara personal tidak setuju dengan permintaan tersebut Herbert Kelman (dalam Tondok, Ardiansyah & Ayuni, 2012:2).

Kepatuhan diartikan sebagai perubahan sikap dan tingkah laku untuk mengikuti permintaan maupun perintah orang lain (Kusumadewi, 2013). Sedangkan kepatuhan menurut Rosa (2018), merupakan suatu bentuk perilaku manusia yang taat terhadap aturan, perintah yang telah ditetapkan, prosedur dan disiplin yang harus dijalankan. Menurut Shaw (1979),

kepatuhan memiliki hubungan dengan prestasi atau wibawa seseorang dipandangan orang lain, karena seseorang yang memiliki prestasi tinggi akan merasa malu apabila tidak patuh pada aturan.

Milgram menyatakan bahwa kepatuhan merupakan suatu perilaku dari seseorang yang sepakat untuk mengikuti perintah dimana pun dia berada, (Baron dan Byrne, 2008). Kepatuhan dalam mentaati peraturan lalu lintas merupakan suatu bentuk hubungan manusia sebagai individu maupun sebagai makhluk social, Enida Ristia, (2019). Sedangkan menurut Baron, Branscombe, dan Byrne (Sarwono & Meinarno, 2012) mengatakan kepatuhan merupakan salah satu jenis pengaruh sosial dimana suatu kelompok atau individu mematuhi dan mentaati permintaan pemegang otoritas guna untuk melakukan tingkah laku tertentu.

Kepatuhan terjadi karena adanya perubahan pada sikap serta perilaku seseorang untuk mengikuti perintah orang lain (Atkinson, 2004). Upaya seseorang dalam mengubah tingkah lakunya karena permintaan dari orang lain juga merupakan bentuk dari kepatuhan (Feldman, 2013). Perilaku kepatuhan seseorang merupakan interaksi antara perilaku individu itu sendiri, kemudian perilaku kelompok dan juga organisasi (Robins, 2001). Menurut Badudu dan Zain (1994), kepatuhan merupakan motivasi untuk bertindak sesuai atau tidak sesuai dengan aturan yang telah ditetapkan.

Blass (1999) menjelaskan bahwa kepatuhan merupakan sikap dan tingkah laku seseorang dalam mempercayai, menerima, dan melakukan suatu perintah atau peraturan yang telah ditetapkan oleh instansi maupun orang

yang memiliki wewenang atau otoritas terhadap aturan tersebut. Baron & Byrne (2005) mengatakan bahwa kepatuhan merupakan suatu bentuk pengaruh sosial di mana seseorang memberikan perintah terhadap orang lain untuk melakukan sesuatu. Kepatuhan dapat terjadi apabila individu memperlihatkan perilaku patuh dalam bentuk apa pun terhadap suatu perintah atau aturan yang di anggap benar.

Kepatuhan yang dimaksud dalam hal ini yaitu kepatuhan berlalu lintas yang dimana kepatuhan berlalu lintas merupakan bentuk kepatuhan terhadap hukum atau aturan yang ada. Kepatuhan terhadap hukum adalah segala Tindakan yang dinilai sesuai dengan aturan, sebagai mana yang telah di tuangkan dalam perUndang-Undangan yang mengatur tentang bagaimana cara berlalu lintas dengan baik dan aman, sehingga terhindar dari konflik maupun hal-hal yang tidak di inginkan (*Undang-Undang, No.22, 2009*).

2.1.2 Dimensi Kepatuhan

Dimensi kepatuhan menurut Blass (1999) terdapat tiga dimensi dalam kepatuhan. Seseorang dapat dikatakan patuh kepada perintah orang lain atau aturan jika memiliki tiga dimensi atau aspek dibawah ini:

1. Mempercayai (*Belief*)

Mempercayai merupakan sikap yang dimiliki seseorang untuk mengikuti atau mentaati peraturan sehingga membuatnya patuh dengan asumsi bahwa peraturan tersebut bertujuan baik. Seseorang akan lebih patuh apabila ia percaya bahwa kekuasaan mempunyai hak untuk meminta atau memerintah jika mereka percaya akan berlaku adil terhadap

dirinya. Seseorang yang mempercayai norma-norma yang mengatur kehidupan, cenderung akan memiliki perilaku patuh untuk mentaati aturan atau norma tersebut.

Mempercayai yang dimaksud merupakan kepercayaan terhadap aturan berlalu lintas yang dimana aturan tersebut dibuat agar pengendara roda dua dapat berkendara dengan tertib dan aman tanpa harus melanggar rambu-rambu lalu lintas maupun aturan lainnya, sebagaimana yang sudah tertuang dalam *Undang-Undang No.22 tahun 2009*, tentang lalu lintas dan angkutan jalan.

2. Menerima (*Accept*)

Menerima merupakan sikap atau kecenderungan seseorang mau dipengaruhi oleh orang yang memiliki pengetahuan luas atau orang yang disukai dengan cara-cara tertentu. Menerima yang dimaksud adalah bagaimana individu menerima norma, nilai-nilai dari sebuah aturan baik aturan secara tertulis maupun tidak tertulis yang dilakukan dengan senang hati dan bukan sebagai beban, karena percaya terhadap tekanan atau norma sosial dalam suatu kelompok. Seseorang yang patuh tentu akan menerima dan menjalankan perintah tersebut, termasuk juga dalam kepatuhan berlalu lintas.

3. Melakukan (*Act*)

Melakukan merupakan sebuah bentuk tindakan dari kepercayaan dan penerimaan terhadap aturan yang telah ditetapkan. Melakukan juga merupakan sebuah tindakan yang dilakukan secara sadar untuk memilih

patuh terhadap peraturan, lebih lanjut melakukan adalah suatu bentuk respon yang menjadi sebuah tindakan dari kepatuhan tersebut. Melakukan sesuatu yang diperintahkan atau mentaati peraturan dengan baik, maka individu tersebut bisa dikatakan telah memenuhi salah satu dimensi kepatuhan.

Melakukan yang dimaksud dalam hal ini yaitu, bagaimana seseorang mengikuti dan mematuhi aturan berlalu lintas yang telah dibuat oleh otoritas yang berwenang dengan menunjukkan perilaku patuh saat berlalu lintas, seperti tidak melanggar rambu-rambu lalu lintas, memakai helm, tidak melawan arus, tidak menerobos lampu merah, dan hal-hal lainnya yang bersifat melanggar lalu lintas.

2.1.3 Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kepatuhan

Dari beberapa literatur bacaan yang telah diperoleh, peneliti mendapatkan beberapa faktor yang dapat mempengaruhi kepatuhan dalam berlalu lintas yaitu sebagai berikut:

1. Faktor Kepribadian

Faktor kepribadian merupakan faktor internal yang ada dalam diri seseorang. Kepribadian berperan penting dalam mempengaruhi intensitas kepatuhan seseorang. Kepribadian dipengaruhi oleh nilai-nilai dan perilaku tokoh yang di anggap sebagai panutan atau teladan. Bahkan kepribadian juga dapat di pengaruhi oleh metode pendidikan yang digunakan. Menurut Horton (1991) kepribadian merupakan keseluruhan dari sikap, perasaan,

ekspresi dan tempramen seseorang yang nampak dalam tindakan pada situasi tertentu.

Pada penelitian yang telah dilakukan oleh Nanda & Gadiwan (2020) menjelaskan bahwa kepribadian memiliki pengaruh yang signifikan terhadap perilaku berlalu lintas. Individu dengan kepribadian yang stabil, terbuka terhadap pengalaman baru, dan bertanggung jawab cenderung lebih patuh dalam berlalu lintas. Sedangkan menurut Sahoo et al (2020) dalam penelitiannya menjelaskan bahwa seseorang yang memiliki tingkat neurotisme yang lebih tinggi cenderung lebih sering melakukan pelanggaran lalu lintas.

Lebih lanjut dijelaskan dalam penelitian yang telah dilakukan oleh Colak et al (2020) menjelaskan bahwa seseorang yang memiliki tingkat kecerdasan emosional yang tinggi memiliki tingkat kepatuhan lebih baik ketika berlalu lintas. Selain itu dalam penelitian yang dilakukan oleh Habibovic et al (2016) di bosnia dan Herzegovina dengan melibatkan 259 responden menemukan bahwa individu yang lebih ekstrovert dan terbuka, memiliki kepatuhan dengan kategori cukup patuh terhadap aturan lalu lintas.

2. Faktor Usia

Usia merupakan waktu lamanya seseorang menjalani kehidupan, dihitung sejak dari orang tersebut dilahirkan (Hoetomo, 2005). Usia juga merupakan faktor yang dapat mempengaruhi kepatuhan seseorang dalam berlalu lintas. Dalam penelitian yang dilakukan oleh Permatasari, Rinawati

& Fajariani (2022) terdapat hasil penelitian yang diperoleh bahwa Usia dibawah 25 tahun memiliki kepatuhan lalu lintas tidak baik dengan presentase sebesar 56.8%. Sedangkan untuk Usia diatas 25 tahun memiliki kepatuhan lalu lintas baik sebesar 43.2%.

Menurut National Highway Traffic Safety Administration (2018) dalam penelitiannya mengatakan bahwa remaja dan dewasa dengan rentang usia 16 sampai 25 tahun cenderung melakukan pelanggaran lalu lintas yang lebih tinggi dibandingkan dengan usia yang lebih tua. Lebih lanjut menurut Rhodes, N., & Pivik, K. (2011) mengatakan bahwa usia 26 sampai 64 tahun memiliki tingkat kepatuhan berlalu lintas lebih tinggi dibandingkan dengan usia dibawah 26 tahun. Sedangkan menurut NHTS (2016) mengatakan bahwa usia di atas 64 tahun memiliki tingkat kepatuhan yang lebih tinggi dalam hal mematuhi batas kecepatan, tidak menggunakan ponsel saat berkendara dan selalu menggunakan helm.

Berdasarkan beberapa penelitian menunjukkan bahwa pengendara dengan usia muda cenderung lebih besar untuk tidak patuh terhadap aturan seperti melanggar aturan lalu lintas, berkendara dengan kecepatan tinggi, tidak menggunakan helm. Hal ini mungkin disebabkan oleh kurangnya pengetahuan dan juga belum memiliki kematangan dalam mengambil keputusan yang baik saat berkendara. Disisi lain pengendara yang lebih tua memiliki kepatuhan berlalu lintas yang baik, dikarenakan pengendara pada usia tua lebih berhati-hati dalam berkendara.

3. Faktor Jenis Kelamin

Jenis kelamin adalah perbedaan secara biologis antara laki-laki dan perempuan. Dalam hal ini jenis kelamin juga merupakan faktor yang dapat mempengaruhi kepatuhan individu dalam berlalu lintas. Menurut Walgito (2011) mengemukakan bahwa laki-laki dan perempuan, keduanya memiliki streatip gender yang berbeda. Laki-laki memiliki sifat lebih agresif, ambisius, berani, kuat dan kasar. Sedangkan pada perempuan memiliki sifat, kepekaan, Emosional, sosial, dan kehangatan. Hal tersebut sejalan dengan penelitian yang telah dilakukan oleh Gaussyah & Yuliansyah (2021), mengatakan bahwa laki-laki lebih mendominasi untuk melakukan pelanggaran lalu lintas dari pada perempuan.

Menurut penelitian yang telah dilakukan oleh De Craen, M., & Nuyts, E. (2017) di belgia, mengatakan bahwa perempuan lebih patuh terhadap aturan lalu lintas dibandingkan dengan laki-laki dalam hal berkendara dengan kecepatan yang sesuai, menggunakan helm dan juga dalam hal menyebrang jalan. Sedangkan dalam penelitian yang dilakukan oleh Soori, H., Ainy, E., & Bazargan-Hejazi, S. (2011) di Iran, menunjukkan bahwa laki-laki lebih dominan melakukan pelanggaran terhadap aturan lalu lintas.

Lebih lanjut dijelaskan oleh Evenson, R., Sarmiento, O. L., Tawney, K. W., Macon, M. L., & Ammerman, A. S. (2005) yang telah dilakukannya di Amerika, menjelaskan bahwa laki-laki lebih cenderung berkendara tidak aman dibandingkan dengan perempuan yang memiliki sikap patuh terhadap

aturan lalu lintas seperti mematuhi rambu-rambu lalu lintas. Sedangkan menurut penelitian yang telah dilakukan oleh Al-Hajri, M., & Al-Kindi, A. (2013) di Emirat Arab, menunjukkan bahwa pelanggaran lalu lintas lebih banyak dilakukan oleh kaum laki-laki dibandingkan dengan kaum perempuan.

4. Faktor Pendidikan

Tingkat Pendidikan merupakan jenjang atau tingkatan yang dilalui dalam proses pembelajaran. Tingkat Pendidikan juga memiliki pengaruh terhadap kepatuhan berlalu lintas seseorang. Hal tersebut sejalan dengan penelitian yang telah dilakukan oleh Arianto dan Arifin (2016) mengatakan bahwa Pendidikan memiliki korelasi positif terhadap kepatuhan berlalu lintas. Orang yang memiliki pendidikan yang lebih tinggi lebih terampil dalam mempelajari dan memahami aturan lalu lintas.

Penelitian yang telah dilakukan oleh Chang et al. (2017) di Taiwan menemukan bahwa mahasiswa memiliki kepatuhan yang rendah dibandingkan dengan siswa SMA, dalam hal mematuhi aturan lalu lintas. Berbeda halnya dengan penelitian yang telah dilakukan oleh Rehman et al. (2019) di Pakistan mendapatkan hasil bahwa mahasiswa memiliki kepatuhan yang lebih tinggi dibandingkan dengan siswa SMP dan SMA dalam hal menggunakan helm saat mengendarai sepeda motor.

Dalam penelitian yang dilakukan oleh Salma, N. N., Rusli, A. A., & Ramadhan, I. (2019) mengatakan bahwa terdapat perbedaan tingkat kepatuhan terhadap aturan lalu lintas antara siswa SMP, SMA dan

mahasiswa, dimana mahasiswa memiliki tingkat kepatuhan lebih baik daripada Siswa SMP dan SMA. Sedangkan dalam penelitian lain yang dilakukan oleh Shamsudin, F. M., & Yahya, N. (2012) di Malaysia menunjukkan bahwa mahasiswa lebih patuh terhadap aturan lalu lintas daripada siswa SMP dan SMA, tetapi tidak ditemukan perbedaan yang signifikan dalam hal penggunaan helm dan juga penyebrangan jalan.

Penelitian yang telah dilakukan oleh Setyawati dan Kurniawan (2020) menunjukkan hasil, bahwa tingkat kepatuhan mahasiswa terhadap aturan lalu lintas lebih baik daripada tingkat kepatuhan siswa SMA. Lebih lanjut, pada penelitian yang telah dilakukan oleh Nurrahma & Ramadhan (2020) menunjukkan bahwa siswa SMA lebih patuh terhadap aturan lalu lintas dibandingkan dengan Siswa SMP dengan kepatuhan pada kategori tinggi.

5. Faktor Kepercayaan

Kepercayaan merupakan sikap yang ditampilkan kebanyakan orang berdasarkan pada keyakinan yang dianut orang tersebut. Sikap terhadap keyakinan yang dianut akan memengaruhi pengambilan keputusan seseorang. Individu tersebut akan lebih mudah mematuhi peraturan yang didoktrin oleh kepercayaan yang sudah turun temurun dari apa yang dianut oleh orang tersebut. Perilaku patuh berdasarkan kepercayaan juga disebabkan adanya penghargaan dari hukuman atau sangsi yang berat yang akan diterima apabila tidak patuh (Robbins & Judge, 2008).

Berdasarkan pada penelitian yang telah dilakukan oleh Xie et al (2016) menemukan bahwa seseorang yang memiliki kepercayaan terhadap

peraturan dan norma-norma sosial serta memiliki kesadaran terhadap bahaya berkendara yang tidak patuh terhadap aturan lalu lintas memiliki pengaruh positif terhadap kepatuhan lalu lintas dari individu tersebut. selain itu pada penelitian yang telah dilakukan oleh Taubman-Ben-Ari et al (2004) juga menunjukkan bahwa individu yang memiliki kepercayaan positif terhadap norma sosial yang mengatur perilaku berkendara, cenderung lebih patuh terhadap aturan lalu lintas.

Penelitian lain yang dilakukan oleh Sanjaya, Widodo, dan Kurniawan (2019) terhadap 160 peserta menunjukkan bahwa kepercayaan terhadap kemampuan pemerintah dalam menegakkan hukum berpengaruh positif terhadap kepatuhan lalu lintas. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa individu yang memiliki kepercayaan yang tinggi terhadap kemampuan pemerintah dalam menegakkan hukum cenderung lebih patuh terhadap aturan-aturan lalu lintas.

Selain itu, sebuah penelitian yang dilakukan oleh Wong, Chan, dan So (2017) terhadap 469 peserta menunjukkan bahwa norma-norma sosial berpengaruh positif terhadap kepatuhan lalu lintas. Pada penelitian ini terdapat hasil yang menunjukkan bahwa individu yang percaya terhadap norma-norma sosial di lingkungan mereka mendorong untuk mematuhi aturan-aturan lalu lintas cenderung lebih patuh terhadap aturan-aturan tersebut.

6. Faktor Pengetahuan

Pengetahuan merupakan dorongan yang memunculkan rasa ingin tahu seseorang untuk mencari penalaran dan untuk mengorganisasikan pengalaman yang telah di peroleh dari penginderaan terhadap suatu objek tertentu. Perilaku yang didasari oleh pengetahuan akan lebih bertahan dibandingkan dengan perilaku yang tidak di dasari oleh pengetahuan (Notoatmojo, 2007). Hal tersebut sejalan dengan penelitian yang telah dilakukan oleh Hardini dan Indriyanti (2018). Dalam penelitiannya yang berjudul, Pengetahuan Dan Pengaruhnya Terhadap Perilaku Berlalu Lintas; Tinjauan Terhadap Pelaku Lalu Lintas Usia Remaja Di Smk Ypt 1 Purbalingga, Mengatakan bahwa pengetahuan memberikan dampak terhadap terciptanya perilaku lalu lintas yang baik.

Pada penelitian yang telah di lakukan oleh Yang et al (2014) di taiwan, menunjukan bahwa seseorang yang memiliki pengetahuan yang baik tentang aturan lalu lintas, seperti sinyal atau tanda-tanda lalu lintas, maka orang tersebut akan lebih patuh terhadap aturan lalu lintas. Pengetahuan memiliki peran penting dalam meningkatkan kepatuhan berlalu lintas terhadap para pengendara roda dua. Pengetahuan yang baik tentanh aturan lal lintas, bahaya, tanda-tanda lalu lintas dan kesadaran saat berkendara dapat membantu meningkatkan motivasi unruk patuh terhadap aturan lalu lintas, S. Barua, et al. (2018).

Dari hasil penelitian yang telah dilakukan oleh Abekah & Obiri-Yeboah (2017) menunjukan bahwa seseorang yang memiliki pengetahuan terkait

bahaya saat berkendara dan juga penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas cenderung lebih patuh dan disiplin saat berkendara. Pengetahuan tentang aturan lalu lintas merupakan faktor yang signifikan dalam mempengaruhi perilaku berkendara. Sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Sullman & Paxion (2013) mengatakan bahwa individu yang memiliki pengetahuan yang baik tentang lalu lintas cenderung akan patuh terhadap aturan tersebut.

7. Faktor Lingkungan sosial

Menurut Thoha (2012) mengatakan bahwa nilai-nilai yang tumbuh dalam sebuah lingkungan akan dapat mempengaruhi proses internalisasi yang dilakukan oleh individu. Lingkungan yang kondusif dan komunikatif akan mampu membuat individu belajar tentang arti sebuah aturan dan kemudian menginternalisasi dalam dirinya dan ditampilkan lewat perilaku. Lingkungan yang cenderung otoriter akan membuat individu mengalami proses internalisasi dengan keterpaksaan yang membebani.

Budaya dan norma sosial dapat mempengaruhi kepatuhan dalam berlalu lintas. Seseorang yang tumbuh dalam budaya yang menghargai keselamatan jalan raya dan mematuhi norma sosial yang menekankan kepatuhan berlalu lintas akan cenderung lebih patuh, Abekah, D (2015). Tekanan sosial yang diterima seperti dari keluarga dan teman dapat mempengaruhi perilaku berkendara, hal tersebut sejalan dengan penelitian yang telah dilakukan oleh Peek-Asa et al (2014) mengatakan bahwa pengendara di tanzania cenderung melanggar aturan lalu lintas jika

dihadapkan dengan situasi yang memaksa, seperti mengejar waktu atau tuntutan keluarga maupun teman.

2.1.4 Dampak Dari Kepatuhan

1. Disiplin

Menurut Siswanto (1989) mengatakan bahwa disiplin merupakan perilaku yang berasal dari dalam diri individu yang menjadi pendorong untuk bertindak. Sedangkan menurut Hurlock (2007) menjelaskan bahwa disiplin bertujuan untuk memberitahukan hal baik yang harus dilakukan dan yang tidak baik harusnya tidak dilakukan, kedua hal tersebut sesuai dengan standar-standar norma yang ada. Pendapat lain dari Gunarsa & Singgih (2007) bahwa disiplin merupakan bimbingan untuk membetuk perilaku tertentu seperti, kejujuran, ketepatan waktu, menjalankan kewajiban dan secara langsung mengerti larangan-larangan serta tingkah laku yang baik dan buruk.

2. Keselamatan

Keselamatan merupakan upaya untuk menghindari potensi perselisihan dan juga menjauhkan diri dari kecelakaan dengan cara memotivasi diri dengan cara terus menerus untuk menghindari bencana (Fuller, 2005). Pendapat lain dari (Somekto, 2017) mengatakan bahwa keselamatan merupakan sebuah keadaan aman dalam situasi aman secara fisik, emosional, sosial, psikologis, spiritual, dan pekerjaan agar terhindar dari ancaman terhadap hal-hal tersebut.

3. Perasaan nyaman

Kenyamanan merupakan suatu keadaan yang dirasakan oleh seseorang, seperti rasa aman atau nyaman baik secara mental, fisik, maupun sosial (Keliat; Windarwati; Pawirowiyono, & Subu 2015). Menurut Sugiarto (1999) menjelaskan bahwa nyaman merupakan rasa yang muncul pada seseorang jika merasa diterima apa adanya, serta senang dengan situasi dan kondisi yang ada sehingga orang tersebut akan merasakan kenyamanan. Ketika seseorang merasa nyaman maka akan mempengaruhi bagaimana orang tersebut bertingkah laku terhadap lingkungannya.

4. Merasa Aman

Rasa aman mempunyai arti bebas dari ancaman bahaya, gangguan dan terlindungi, dan terhindar dari rasa takut. Sedangkan rasa aman menurut Potter dan Perry (2006) merupakan kondisi dimana seseorang bebas dari cedera fisik maupun psikologis dan dalam kondisi aman dan tentram. lain halnya dengan pendapat Maslow (1993) mengatakan bahwa rasa aman merupakan perasaan terlindungi dari ancaman atau teror dari luar dan dalam diri seseorang. Ketika seseorang merasa aman, maka orang tersebut akan merasa tenang, nyaman dan terlindungi.

2.1.5 Pengukuran Dari Kepatuhan

Pengukuran dari kepatuhan merupakan pengukuran yang di konstruk dan di adaptasi oleh Jan Arianto Aster (2022) yang berdasarkan pada Dimensi dari perilaku kepatuhan yang dijelaskan oleh Blass (1999) yaitu: Mempercayai (*Belief*), Menerima (*Accept*), dan Melakukan (*Act*). Skala

kepatuhan terdiri dari 3 dimensi dan 24 item pertanyaan dengan 4 alternatif pilihan jawaban yaitu: Sangat Sesuai (SS), Sesuai (S), Tidak Sesuai (TS) dan Sangat Tidak Sesuai STS.

Pengukuran tersebut digunakan oleh Jan arianto dalam penelitiannya yang berjudul *Attitude Toward Behavior, Subjective Norm, Dan Perceive Behavioral Control* Sebagai Prediktor Terhadap Kepatuhan Berlalu Lintas Pada Pengendara Motor Di Kota Makassar. Dalam penelitian tersebut alat ukur kepatuhan yang digunakan memiliki Nilai CFA diatas 0.05 dan nilai RMSEA Rata-rata dibawah 0.05 serta nilai Reliabilitas, *Cronbach Alpha* sebesar 0.690. dari data yang telah diperoleh maka dapat disimpulkan bahwa alat ukur kepatuhan (*Obedience*) yang digunakan oleh peneliti sebelumnya dapat dikatakan valid dan reliabel.

2.2 Demografi

2.2.1 Definisi Demografi

Secara etimology makna dari demografi adalah catatan atau bahasan mengenai penduduk suatu daerah dalam kurun waktu tertentu. Pengertian demografi secara umum adalah suatu cabang ilmu yang mempelajari jumlah, persebaran wilayah, dan komposisi penduduk. Menurut Donald J. Boague (1973) mengatakan bahwa demografi merupakan cabang ilmu yang mempelajari secara statistika dan matematika tentang besar, komposisi dan distribusi penduduk serta perubahan-perubahannya. Demografi juga dapat dikatan sebagai analisis kependudukan pada suatu masyarakat yang dapat

dilihat berdasarkan usia, jenis kelamin, pendidikan, kewarganegaraan, agama, suku dan sebagainya.

2.2.2 Jenis-Jenis Demografi

1. Usia

Usia merupakan masa masa pertumbuhan yang dilewati oleh manusia, mulai dari sejak kelahiran hingga masa kini. Usia juga merupakan waktu lamanya manusia hidup atau ada (dari sejak dilahirkan hingga kini) (Hoetomo, 2005). Usia dapat diklasifikasikan mulai dari masa bayi dari 0 tahun sampai 2 tahun, masa kanak-kanak awal dari 2 tahun sampai 6 tahun, masa kanak-kanak akhir dari 6 tahun sampai 12 tahun, masa remaja dari 12 tahun sampai 18 tahun, masa dewasa awal dari 18 tahun sampai 24 tahun, dewasa madya dari 24 tahun sampai 40 tahun, dewasa akhir dari 40 tahun sampai 60 tahun, dan usia lanjut 60 tahun keatas. (Depkes RI, 2009).

2. Jenis Kelamin

Jenis kelamin merupakan perbedaan antara laki-laki dan perempuan secara biologis dari sejak manusia dilahirkan (Hungu, 2016), sedangkan menurut Fakhri (2013) mengatakan bahwa jenis kelamin merupakan pensifatan yang ditentukan secara biologis yang melekat pada jenis kelamin tertentu. Menurut Robert & Donn (2003) mengatakan bahwa jenis kelamin merupakan atribut fisiologis dan anatomis yang membedakan antara laki-laki dan perempuan. Jenis kelamin sering dikaitkan dengan kata sex yang memiliki arti kejantanan atau kewanitaan yang ditentukan

oleh faktor genetik yang berperan dalam menghasilkan perbedaan fisik dan anatomi tubuh.

3. Tingkat Pendidikan

Tingkatan Pendidikan menurut Lestari dalam Wirawan (2016) adalah suatu kegiatan seseorang dalam mengembangkan kemampuan, sikap, dan bentuk tingkah lakunya, baik untuk kehidupan masa yang akan datang dimana melalui organisasi tertentu ataupun tidak terorganisasi. Menurut *Undang-Undang Nomor 20 tahun 2003* tentang Sistem Pendidikan Nasional, jenjang pendidikan adalah tahapan pendidikan yang ditetapkan berdasarkan tingkat perkembangan peserta didik, tujuan yang akan dicapai, dan kemampuan yang dikembangkan. Jenjang pendidikan dibagi menjadi dua yakni Formal dan Informal.

1. Pendidikan formal

Pendidikan formal dimulai dari SD (sekolah dasar) merupakan sekolah formal pertama, SMP (sekolah menengah pertama), SMA (sekolah menengah akhir) dan perguruan tinggi. Adapun tingkat pendidikan di perguruan tinggi yaitu terdiri atas jenjang Diploma I (DI), Diploma II, (D2) Diploma III (D3), Diploma IV (D4) sejajar dengan Sarjana/Strata I (S1), Magister/Strata II (S2), dan Doktor/Strata III (S3).

2. Pendidikan informal

Menurut *Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2003*, Pendidikan informal adalah Pendidikan yang diperoleh melalui keluarga,

lingkungan dan juga pengalaman juga bisa berbentuk kegiatan belajar secara mandiri dan dikerjakan secara sadar maupun secara tidak sadar. Pembelajaran informal merupakan aktivitas yang sistematis dan terorganisir yang ada diluar persekolahan. Pendidikan informal merupakan suatu proses yang terjadi seumur hidup yang diterima individu dalam memperoleh sikap, nilai, keterampilan dan pengetahuan dari pengalaman sehari-hari.

2.3. *Traffic Obedience* (Studi Demografi Pada Pengendara Roda Dua Di Makassar)

Kepatuhan berlalu lintas merupakan bentuk perilaku patuh terhadap aturan lalu lintas. Aturan lalu lintas dibuat agar pengguna jalan taat terhadap aturan sehingga berdampak positif bagi pengguna jalan serta dapat mengurangi peristiwa, seperti kecelakaan lalu lintas (UUD No 22,2009). Berdasarkan fenomena yang terjadi masih banyak pelanggar lalu lintas, bahkan kecelakaan lalu lintas akibat pelanggaran masih banyak terjadi di makassar. Hal tersebut sejalan dengan data yang dimiliki oleh polda sulse bahwa pelanggar lalu lintas tercatat sebanyak 3.863 kasus Kompas.com (2022).

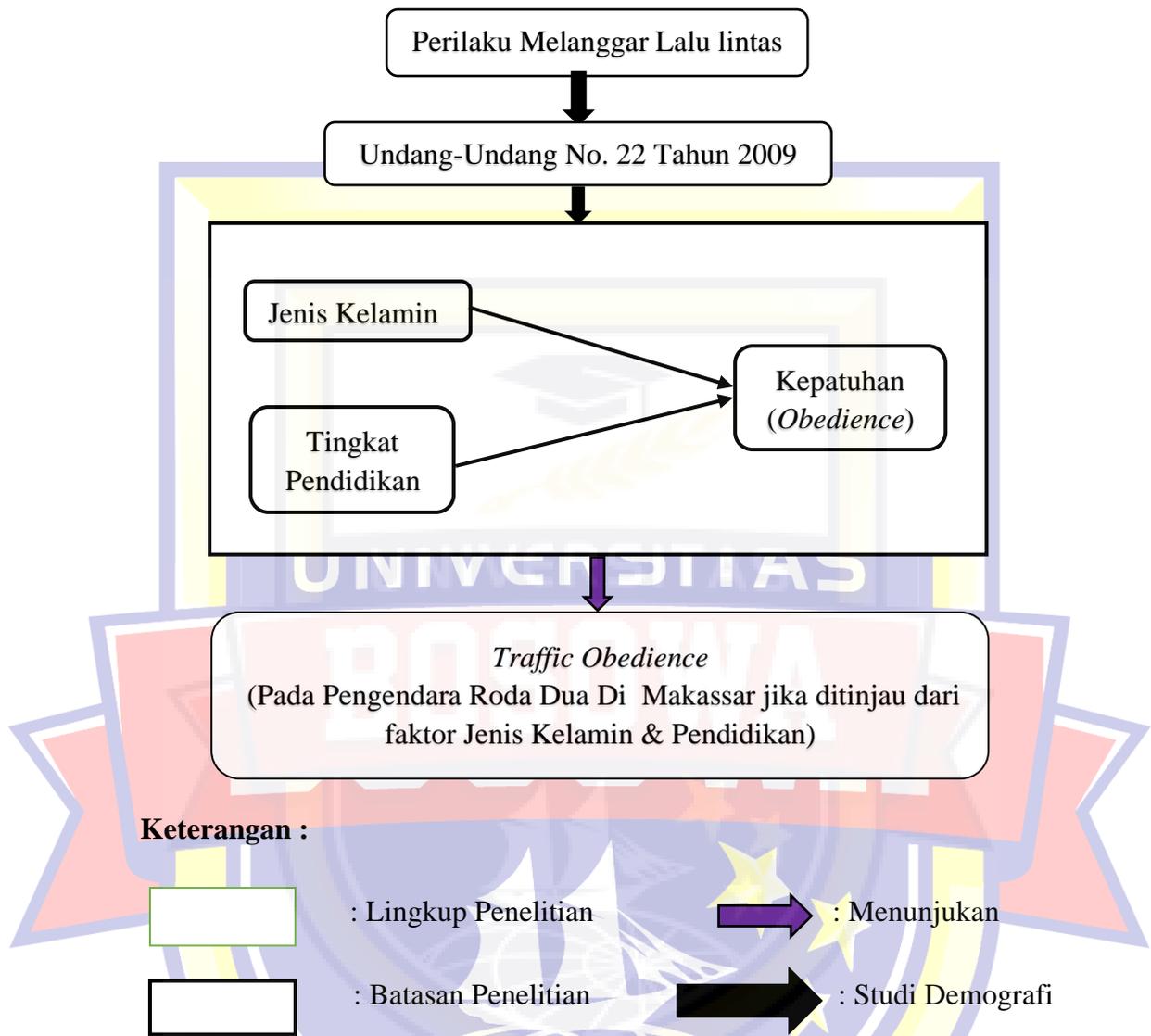
Dikutip dari Ditlantas sulsel Polri.go.id (2021) mengatakan bahwa jenis pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengendara roda dua di makassar yaitu, melawan arus, menerobos lampu merah, menggunakan *handphone* saat berkendara, tidak memakai helm dan pelanggaran lalu lintas lainnya. Hal ini sesuai dengan hasil wawancara yang di dapatkan oleh peneliti dari beberapa subjek yang melanggar lalu lintas dan bahkan ada yang mengalami kecelakaan

karena menggunakan *handphone* saat berkendara. Perilaku berlalu lintas seperti diatas dapat membahayakan diri sendiri maupun pengendara lainnya.

Perilaku pengendara yang melanggar lalu lintas yang dijelaskan di atas merupakan bentuk perilaku ketidak patuhan terhadap aturan lalu lintas yang ada. Pelanggaran tersebut terjadi karena beberapa faktor yang dapat mempengaruhi salah satunya adalah faktor demografi, seperti, faktor usia, jenis kelamin, dan tingkat Pendidikan. Hal tersebut sejalan dengan penelitian yang telah dilakukan oleh Arianto & Arifin (2016), pengaruh usia, Pendidikan dan budaya terhadap kepatuhan berlalu lintas, serta sejalan pula dengan penelian yang dilakukan oleh setyowati, Dkk (2018) Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pada Siswa Sekolah Menengah Atas dikota samarinda.

Perilaku ketidak patuhan berlalu lintas merupakan perilaku yang memiliki resiko maupun dampak negative yang dapat membahayakan bagi pengendara itu sendiri maupun pengguna jalan lainnya dalam berlalu lintas. Jika perilaku ketidak patuhan ini terus terjadi maka akan berdampak pada angka kecelakaan yang terus bertambah dan juga kerugian materi dan juga korban jiwa yang terus meningkat. Berdasarkan pada penelitian sebelumnya yang telah dilakukan oleh beberapa peneliti terkait kepatuhan berdasarkan demografi menunjukkan hasil penelitian yang berbeda-beda, ditinjau dari usia, jenis kelamin, dan tingkat Pendidikan, sehingga dalam penelitian ini dilakukan penelitian terkait kepatuhan pengendara roda dua ketika berlalu lintas jika ditinjau dari faktor, Jenis kelamin dan tingkat pendidikan (Studi Demografi Pada Pengendara Roda Dua Di Makassar).

2.4 Kerangka pikir



2.5 Hipotesis Penelitian

Adapun hipotesis dalam penelitian ini yaitu ada perbedaan tingkat kepatuhan berlalu lintas pada pengendara roda dua di makassar jika ditinjau dari faktor Jenis Kelamin dan Tingkat Pendidikan

BAB III METODE PENELITIAN

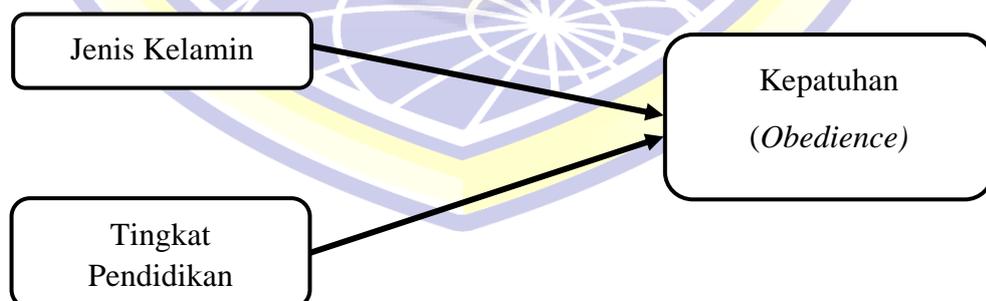
3.1 Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang di gunakan oleh peneliti dalam penelitian ini yaitu penelitian dengan pendekatan kuantitatif. Penelitian ini juga menggunakan metode deskriptif yang dimana metode ini di gunakan dengan tujuan untuk mengetahui gambaran populasi atau fenomena yang diteliti. Sehingga dalam penelitian ini fokus utamanya adalah menjelaskan objek yang menjadi sasaran penelitian, dengan harapan dapat memberikan jawaban terkait fenomena atau peristiwa apa yang terjadi.

3.2 Variabel Penelitian

Variabel dalam penelitian ini yaitu Jenis Kelamin dan Tingkatan Pendidikan sebagai variabel Independent dan Kepatuhan (*Obedience*) sebagai variabel dependent.

- a. Variabel Independent (X) : Jenis Kelamin (X_1)
Tingkat Pendidikan (X_2)
- b. Variabel Dependent (Y) : Kepatuhan (*Obedience*)



3.3 Definisi Variabel

3.3.1 Definisi Konseptual

Blass (1999) menjelaskan bahwa kepatuhan merupakan sikap dan tingkah laku seseorang dalam mempercayai, menerima, dan melakukan suatu perintah atau peraturan yang telah ditetapkan oleh instansi maupun orang yang memiliki wewenang atau otoritas terhadap aturan tersebut.. Lebih lanjut kepatuhan dapat terjadi dalam bentuk apapun selama orang tersebut menunjukkan perilaku taat terhadap sesuatu atau seseorang, misalnya patuh terhadap *Undang-Undang No 22 Tahun 2009* tentang lalu lintas dan angkutan jalan.

3.3.2 Definisi Operasional

Kepatuhan merupakan suatu tindakan yang dimiliki oleh masyarakat untuk mengikuti suatu perintah dari orang lain maupun otoritas yang memiliki kewenangan dalam suatu daerah maupun instansi-instansi kepolisian yang ada di Makassar. Kepatuhan yang dimaksud dalam penelitian ini yaitu kepatuhan berlalu lintas pengendara roda dua terhadap peraturan lalu lintas seperti, menggunakan helm, tidak menerobos lampu lalu lintas, tidak menggunakan gadget saat berkendara, tidak melawan arus, dan lain sebagainya.

3.4 Populasi Dan Sampel

3.4.1 Populasi

Populasi yang dimaksud dalam penelitian ini yaitu suatu kelompok yang akan menjadi sampel dan dapat digeneralisasikan dari hasil sebuah penelitian yang dapat memiliki karakteristik tersendiri. Kelompok yang akan menjadi sampel pada penelitian ini yaitu pengendara roda dua di Makassar yang menggunakan kendaraan roda dua dan untuk keseluruhan jumlah populasi belum diketahui secara pasti jumlahnya.

3.4.2 Sampel

Menurut Sugiyono (2017) mengatakan bahwa Sampel merupakan sebagian kecil dari suatu populasi yang dipilih oleh peneliti yang dapat mewakili dari keseluruhan jumlah populasi yang ada. Tujuan dari hal tersebut yaitu untuk mengumpulkan data dan informasi yang dapat digunakan untuk mengambil kesimpulan atau Mengeneralisasikan tentang karakteristik, perilaku, atau fenomena yang ada dalam populasi secara keseluruhan.

Merujuk pada penjelasan di atas, peneliti menentukan jumlah sampel pada penelitian ini dengan menggunakan *software G*Power* dengan *effect size F²* dan untuk penggunaan *G*Power* juga menggunakan nilai *α err prob* sebesar 0.05, dan nilai *power (1 - β err prob)* sebesar 0.80 dengan uji statistik Homogenitas sederhana dengan 2 prediktor dengan jumlah sementara sampel sebanyak 482 sampel. Adapun kriteria sampel yaitu laki-laki dan perempuan dengan rentang usia 16 sampai 25 tahun dan

menggunakan sepeda motor dalam aktivitas sehari-hari. Berikut di bawah ini tabel deskriptif demografi dari responden.

Demografi	Karakteristik	Frekuensi	Persen (%)
Jenis Kelamin	Laki-Laki	210	43.6
	Perempuan	272	56.4
Pendidikan	SMA	237	49.2
	S1	245	50.8
Pekerjaan	Mahasiswa	243	50.4
	Pelajar	77	16.0
	Polri	29	6.0
	Lainnya	132	27.4
Suku	Makassar	119	24.7
	Bugis	115	23.9
	Toraja	124	25.7
	Mandar	20	4.1
Agama	Lainnya	104	21.6
	Islam	328	68.0
	Kristen	154	32.0

Tabel.3.4.1 deskriptif demografi

3.4.3. Teknik Pengambilan Sampel

Pada penelitian ini menggunakan teknik sampling yaitu untuk menentukan sampel yang akan digunakan dalam penelitian. Pada penelitian ini peneliti menggunakan pendekatan *non probability sampling*,

yang dikarekan jumlah subjek yang akan menjadi responden belum diketahui secara pasti. Kemudian teknik pengambilan sampel yang digunakan adalah teknik *Accidental Sampling*, dimana teknik ini merupakan teknik pengambilan sampel secara kebetulan yang apabila dianggap sesuai dengan kriteria yang telah ditentukan, maka subjek tersebut bisa di jadikan sampel. Adapun kriteria sampel pada penelitian ini yaitu Pengendara Roda dua di Makassar dengan rentang usia 16 sampai 25 tahun. Data dikumpulkan dengan menggunakan skala offline dan juga skala yang disebar secara online melalui google form.

3.5 Teknik Pengumpulan Data

Pada penelitian ini peneliti menggunakan sebuah instrumen dalam mengumpulkan data penelitian. Instrumen tersebut digunakan sebagai alat untuk mengukur nilai validitas maupun reliabilitas dari variabel yang diteliti.

3.5.1 Skala Kepatuhan (*Obedience*)

Skala kepatuhan yang akan digunakan oleh peneliti dalam penelitian ini yaitu menggunakan skala yang telah dikonstruksi oleh Jan Arianto Aster (2022) yang berdasarkan pada aspek-aspek dari perilaku kepatuhan yang dijelaskan oleh Blass (1999) yaitu : Mempercayai (*Belief*), Menerima (*Accept*), dan Melakukan (*Act*). Skala ini terdiri dari 24 item pernyataan dengan empat alternatif jawaban yaitu: Sangat Sesuai (SS), Sesuai (S), Tidak Sesuai (TS) dan Sangat Tidak Sesuai (STS). Adapun blue print skala sebelum di modifikasi oleh peneliti sebagai berikut:

Aspek	Definisi	No.Item Favorabel	Jumlah
Mempercayai (<i>Belief</i>)	Sikap yang dimiliki individu untuk percaya terhadap suatu peraturan.	1, 4, 9, 13, 17,18, 21,24	8
Menerima (<i>Accept</i>)	Sikap yang dimiliki individu dalam menuruti peraturan yang telah ia percaya.	5, 6, 8, 12, 14,16, 19,22	8
Melakukan (<i>Act</i>)	Suatu bentuk tindakan individu sebagai bentuk kepercayaan dan penerimaan terhadap aturan	2, 3, 7, 10, 11,15, 20,23	8
Total		24	24

Tabel 3.5.1 Blue print alat ukur sebelum di modifikasi

Skala kepatuhan ini kemudian dimodifikasi oleh peneliti sesuai dengan kebutuhan yang diperlukan oleh peneliti. Adapun hal yang dimodifikasi dari Skala sebelumnya yaitu isi item yang ditambah menjadi 50 item pernyataan dengan lima alternatif jawaban yaitu, Sangat Sesuai (SS), Sesuai (S), Netral (N), Tidak Sesuai (TS) dan Sangat Tidak Sesuai (STS). Kemudian alat ukur tersebut di uji dengan menggunakan metode *Confirmatory Factor Analysis* (CFA) dengan koefisien muatan faktor loading bernilai positif dan T-value diatas 1.96 yang berarti valid dalam mengukur. Lebih lanjut peneliti melakukan uji reliabilitas dengan tujuan untuk melihat apakah alat ukur tersebut dapat di andalkan dalam mengukur. Adapun tabel *blue print* dari skala kepatuhan setelah di modifikasi dan di uji validitas dan reliabilitasnya yaitu sebagai berikut :

Aspek	Definisi	No.Item <i>Favorabel</i>	Jumlah
Mempercayai <i>(Belief)</i>	Sikap yang dimiliki individu untuk percaya terhadap suatu peraturan.	1,6,11,16,21	17
		,26,31,36,41	
		,46,2,7,12,1	
Menerima <i>(Accept)</i>	Sikap yang dimiliki individu dalam menuruti peraturan yang telah ia percaya.	7,22,27,32	17
		37,42,47,3,8	
		,13,23,28,33	
Melakukan <i>(Act)</i>	Suatu bentuk tindakan individu sebagai bentuk kepercayaan dan penerimaan terhadap aturan	,38,43,48,4,	16
		9,14,19	
		24,29,34,39,	
Total		44,49,5,10,1	
		5,20,25,30,3	
		5,40,45,50	
		50	50

Tabel 3.5.2 Blue print alat ukur setelah di modifikasi

3.6 Uji Instrumen

3.6.1 Uji Validitas

Uji validitas dilakukan untuk mengetahui sejauh mana instrumen mampu mengukur apa yang hendak di ukur sesuai dengan konsep atau definisi yang telah ditetapkan. Uji validitas dilakukan untuk mengetahui tingkat kevalidan dari instrumen skala yang di gunakan dalam pengumpulan data serta untuk mengetahui apakah item-item dalam skala mampu mengungkapkan dengan pasti apa yang ingin di ketahui (Sugiyono, 2011).

1. Validitas Logis

Untuk melakukan validitas logis peneliti meminta bantuan kepada tiga orang dosen fakultas psikologi sebagai Subjek Meter expert yaitu bapak Arie Gunawan HZ, S.Psi.,M.Psi.,Psikolog, kemudian Bapak Musawwir S.Psi.,M.Pd dan Bapak Muh. Fitrah Ramadhan Umar S.Psi., M.Si. Berdasarkan Penilaian dari bapak Arie Gunawan HZ, S.Psi.,M.Psi.,Psikolog, ada beberapa item yang tidak esensial dan juga tidak sesuai dengan aspek. kemudian untuk penilaian yang dilakukan oleh Bapak Musawwir S.Psi.,M.Pd, ada satu item yang perlu di revisi dan untuk penilaian dari Bapak Muh. Fitrah Ramadhan Umar S.Psi., M.Si itu semua item dinyatakan oke dan hanya ada typo pada penulisan yang perlu diperbaiki.

2. Validitas Tampang

Validitas tampang dilakukan dengan cara meminta bantuan kepada lima reviewer untuk menilai tampilan dari item-item serta kejelasan dari bahasa yang digunakan item pernyataan tersebut. Reviewer di pilih berdasarkan kriteria subjek yang akan di teliti. Pada penelitian ini terdapat lima orang reviewer yang memiliki aktifitas sehari hari menggunakan sepeda motor yaitu Khalil Adnan, Nurul Mutmainah, Nurul Qolbi, Astriyani D Fapala dan Nur Fadillah.

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 menunjukkan 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.

Alat ukur kepatuhan ini kemudian dilakukan uji kembali kevalidtannya dengan menggunakan metode yang sama, yaitu *confirmatory faktor analysis* (CFA). Pada penelitian ini, peneliti telah melakukan uji Validitas kembali terhadap alat ukur yang digunakan untuk mengukur pada penelitian ini guna untuk memverifikasi, apakah alat ukur tersebut Valid atau tidak dalam mengukur. Setelah dilakukan uji Validitas terhadap alat ukur, peneliti mendapatkan hasil atau nilai *RMSEA* lebih kecil dari 0.05, kemudian untuk nilai validitas dari 50 item bernilai positif dengan nilai T-Value rata-rata di atas 1.96, dengan demikian dapat disimpulkan bahwa alat ukur tersebut valid dalam mengukur. Adapun diagram path dan tabel Hasil Validitas dari Modifikasi skala yang telah di peroleh dapat dilihat pada bagian lampiran.

3.6.2. Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas dilakukan untuk mengetahui sejauh mana hasil suatu pengukuran dapat dipercaya. Pada uji reliabilitas dapat dikatakan dipercaya apabila dalam beberapa kali melakukan pengukuran terhadap

kelompok maupun subjek secara berulang, maka akan diperoleh hasil pengukuran yang relatif sama pula. Nilai uji reliabilitas yang didapatkan oleh peneliti sebelumnya, dengan nilai *Alpha Cronbach* sebesar 0.690 dan dapat dikatakan reliabel.

Pada penelitian ini peneliti telah melakukan uji Reliabilitas kembali terhadap alat ukur yang digunakan untuk mengukur pada penelitian ini guna untuk memverifikasi, apakah alat ukur tersebut reliabel atau tidak. Setelah dilakukan uji reliabilitas terhadap alat ukur, peneliti mendapatkan hasil atau nilai *Alpha Cronbach* sebesar 0.960 dari 50 item pernyataan dan nilai yang telah diperoleh tersebut dapat dikatakan reliabel.

Skala Variabel	N	<i>Alpha Cronbach</i>	Total Item
<i>Obedience</i>	482	0.960	50

Tabel 3.6.4 Hasil Uji Reliabilitas Skala *Obedience*

3.7 Teknik Analisis Data

3.7.1 Analisis Deskriptif

Analisis data yang akan digunakan pada penelitian ini yaitu analisis deskriptif yang dimana Teknik ini di gunakan untuk menganalisis data dengan cara menggambarkan atau mendiskripsikan data yang telah diperoleh dari hasil penelitian dengan melalui penyebaran skala secara langsung maupun secara *online* dengan menggunakan *google form*. Tujuan dilakukannya analisis deskriptif yaitu untuk mengetahui gambaran populasi atau fenomena yang diteliti. Sehingga dalam penelitian ini fokus utamanya adalah menjelaskan objek yang menjadi sasaran penelitian,

yaitu, kepatuhan berlalu lintas (*Traffic Obedience*) pada pengendara roda dua ditinjau dari faktor Jenis Kelamin dan Tingkat Pendidikan di Makassar.

3.7.2 Uji Asumsi

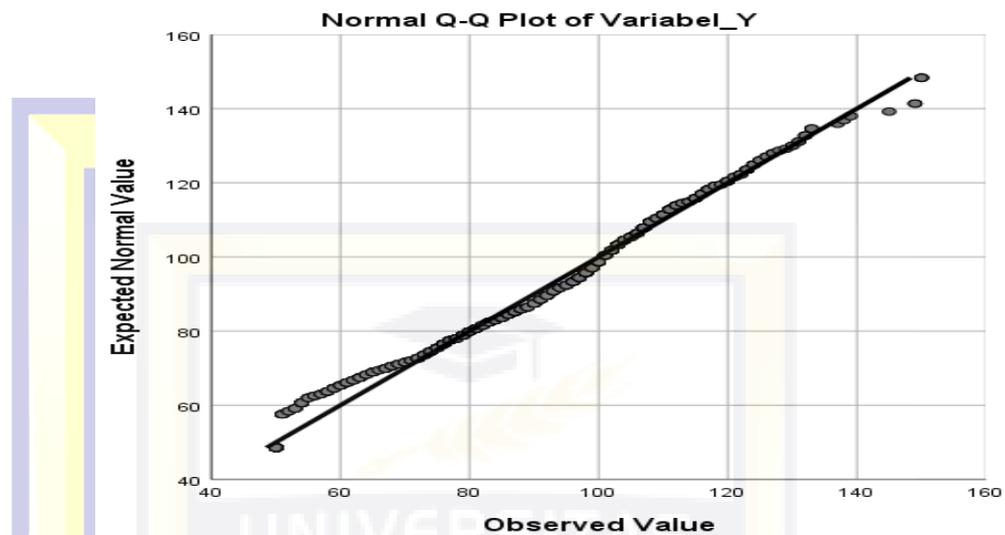
Uji asumsi pada penelitian ini yaitu untuk melakukan uji hipotesis, adapun yang harus terpenuhi adalah:

1. Uji Normalitas

Uji normalitas dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui apakah data yang telah diperoleh sudah terdistribusi secara normal atau tidak Azwar (2018). Pada uji normalitas peneliti menggunakan Q-Q Plots untuk melihat hasil grafik yang di peroleh, jika suatu sampel atau populasi berdistribusi normal, maka titik-titik dari data akan lebih banyak mengikuti garis diagonal atau garis normal yang telah di tentukan, tetapi jika sebaliknya hal tersebut tidak terjadi maka data tidak terdistribusi normal. Data yang terdistribusi secara normal akan membentuk pola atau garis lurus secara diagonal atau mengikuti garis yang telah ditentukan secara berkelompok maupun secara terpisah.

Quantile-Quantile Plot (Q-Q Plot) merupakan diagram atau gambar yang di tampilkan secara visual yang digunakan dalam analisis statistik untuk memeriksa apakah suatu set data mengikuti distribusi normal atau tidak. Dalam Q-Q Plot, data yang diamati dibandingkan dengan distribusi yang diharapkan dalam hal ini terdistribusi secara normal atau tidak.

Adapun hasil uji normalitas yang telah diperoleh dengan menggunakan bantuan software SPSS adalah sebagai berikut :



Gambar 3.7.1 Diagram Plots

Berdasarkan hasil analisis yang telah diperoleh pada diagram Q-Q plot diatas menunjukkan bahwa jumlah titi-titik cenderung lebih banyak mengikuti garis diagonal yang telah ditentukan. Dengan demikian merujuk pada dasar pengambilan keputusan yang dikemukakan oleh Sudaryono (2021) mengatakan bahwa jika kumpulan-kumpulan titik-titik mendekati suatu garis lurus (garis diagonal), maka asumsi normalitas dapat diperoleh. Berdasarkan diagram Q-Q plot diatas dapat disimpulkan bahwa data yang telah didapatkan oleh peneliti sudah terdistribusi normal.

2. Uji Homogenitas

Uji homogenitas merupakan suatu uji yang hanya dilakukan untuk melihat apakah terdapat perbedaan atau tidak terhadap kedua

kelompok sampel yang berbeda subjeknya. Metode yang digunakan untuk melakukan uji homogen adalah *Levene's test* dengan menggunakan bantuan dari aplikasi *SPSS*. Uji homogenitas dapat dikatakan sama (homogen) apabila memiliki nilai signifikansi >0.05 , maka data tersebut memenuhi uji asumsi homogenitas dan apabila uji homogenitas diperoleh nilai signifikansi <0.05 , maka data tersebut tidak memenuhi uji homogenitas, maka akan dilanjutkan dengan uji statistik Non parametrik. Adapun hasil Uji Homogenitas dilakukan dengan menggunakan software *SPSS* dengan Hasil Sebagai Berikut:

a. Homogenitas berdasarkan Jenis Kelamin

Test of homogeneity of Variance				
Levene Statistic				
<i>Equal Variances Assumed</i>	t	Df	Sig.	Ket
<i>Not Assumed</i>	-2.949	402.501	0.003	Tidak Homogen

Tabel 3.7.1 Hasil Uji Homogenitas berdasarkan jenis kelamin

b. Homogenitas Berdasarkan Pendidikan

Test of homogeneity of Variance				
Levene Statistic				
<i>Equal Variances Assumed</i>	t	Df	Sig.	Ket
<i>Not Assumed</i>	-4.114	457.814	0.000	Tidak Homogen

Tabel 3.7.2 Hasil Uji Homogenitas berdasarkan Pendidikan

Berdasarkan hasil uji homogenitas yang telah di peroleh pada kedua tabel di atas menunjukkan bahwa nilai yang telah diperoleh dari hasil uji homogenitas dengan nilai signifikansi 0.001 berdasar jenis kelamin dan nilai signifikansi untuk pendidikan sebesar 0.000. Merujuk pada dasar pengambilan keputusan yang digunakan, jika nilai signifikansi >0.05

maka data yang diperoleh memiliki variansi yang sama (homogen) tetapi jika nilai signifikansi <0.05 maka data yang diperoleh tidak homogen. Berdasarkan hal tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa kedua data yang didapatkan oleh peneliti tidak memiliki variansi yang sama (tidak Homogen).

3.7.3 Uji Hipotesis

Uji hipotesis merupakan sebuah langkah penting dalam analisis statistik yang digunakan untuk mengambil keputusan tentang suatu dugaan sementara atau pernyataan yang dibuat oleh peneliti tentang populasi berdasarkan sampel data yang akan dilakukan, Sugiyono (2017). Adapun uji hipotesis yang akan digunakan dalam penelitian ini yaitu uji parsial atau uji-t yang digunakan untuk mengetahui perbedaan tingkat kepatuhan pengendara roda dua jika ditinjau dari faktor demografi. Hipotesis statistik yang akan dilakukan yaitu dengan menggunakan uji-t yaitu sebagai berikut:

- 1 H_0 : Tidak ada perbedaan kepatuhan berlalu lintas pada pengendara roda dua di makassar jika ditinjau dari faktor Jenis Kelamin.
- H_1 : Ada perbedaan tingkat kepatuhan berlalu lintas pada pengendara roda dua di makassar jika ditinjau dari faktor Jenis Kelamin.

2 H_0 : Tidak ada perbedaan kepatuhan berlalu lintas pada pengendara roda dua di makassar jika ditinjau dari faktor tingkat pendidikan.

H_1 : Ada perbedaan tingkat kepatuhan berlalu lintas pada pengendara roda dua di makassar jika ditinjau dari faktor Tingkat Pendidikan.

3.8 Prosedur Penelitian

Proses penelitian ini dilakukan melalui beberapa tahapan yang telah dilakukan oleh peneliti adalah sebagai berikut:

1. Tahap Persiapan Penelitian

Persiapan awal yang telah dilakukan peneliti ialah berdiskusi dengan pembimbing terkait proposal penelitian yang akan diteliti. Setelah menyelesaikan proposal, kemudian peneliti mengajukan proposal penelitian dan melalui proses ujian proposal. Setelah melalui tahapan ujian proposal peneliti segera memulai revisi proposal atas saran dan diskusi dengan dosen penguji dan pembimbing. Setelah peneliti melakukan revisi, peneliti kemudian mempersiapkan alat ukur yang akan digunakan dalam penelitian ini, dimana alat ukur didapatkan dari senior peneliti yang kebetulan meneliti variabel yang sama dengan yang diteliti oleh peneliti, dengan menggunakan teori yang sama pula. Alat ukur tersebut telah diadaptasi dan sudah melalui uji coba terpacak dan melalui proses validasi dengan menggunakan metode *Confirmatory Factor Analysis* (CFA) dan juga uji reliabilitas.

2. Tahap pengambilan data

Data penelitian ini merupakan hasil dari kerja peneliti sendiri dan dibantu oleh beberapa orang teman lainnya. Setelah melalui tahapan modifikasi alat ukur, peneliti melakukan pengambilan data, dimana peneliti dibantu oleh beberapa orang teman lainnya. Dalam proses pengambilan data, peneliti mengumpulkannya dengan cara menyebarkan skala Online, dan Offline, dimana pengumpulan data dalam bentuk Online menggunakan google form dan pengumpulan data Offline menggunakan skala fisik. Pengumpulan data Offline, peneliti dibantu oleh beberapa orang teman, seperti Mahasiswa/i yang berada di kampus lain, teman-teman seangkatan dan juga para junior-junior psikologi. Setelah banyaknya yang membantu sehingga data yang terkumpul adalah sebanyak 700, namun dari data tersebut terdapat data yang tidak sesuai sehingga peneliti menguranginya dan tersisa 482 responden.

3. Tahap analisis dan pengolahan data

Data yang telah terkumpul dari skala *Online* dan *Offline* kemudian diinput dalam file menggunakan program *Microsoft Office Excel 2019*. Proses penginputan data online lebih mudah karena program telah menyiapkan data online dalam format excel hanya saja perlu di rapihkan agar dapat di analisis. Sedangkan data dari skala offline harus di input satu persatu mulai dari data demografi sampai jawaban peraitem dari skala. Data tersebut kemudian di seleksi seperti responden dengan data demografi tidak lengkap dihapus, atau tidak digunakan. Data yang telah rapih kemudian

dicoding dengan cara mengganti jawaban dengan angka, dimana angka tersebut telah ditentukan untuk mewakili jawaban apa, sehingga data demografi menjadi data nominal, dan ordinal. Data dari Obedience juga di lakukan coding dimana jawaban responden Sangat Sesuai mendapat skor 1, Sesuai mendapat skor 2, Netral mendapat skor 3, Tidak Sesuai mendapat skor 4, sangat Tidak Sesuai mendapat skor 5. Data tersebut kemudian dianalisis deskriptif untuk melihat gambaran data, kemudian uji asumsi normalitas, uji homogenitas, dan uji hipotesis menggunakan Software IBM SPSS 26. Hasil tersebut kemudian di masukkan kedalam skripsi ini dengan menggunakan penyajian data dalam bentuk tabel sehingga lebih mudah dipahami oleh pembaca.

4. Penyusunan Laporan

Laporan disusun mulai dari Bab 1 sampai Bab 5 yang kemudian disusun berdasarkan ketentuan penulisan yang ada dan di revisi berdasarkan saran dari pembimbing maupun penguji.

3.9 Jadwal Penelitian

Uraian kegiatan	Waktu						
	Feb	Mar	Apr	Mei	Jun	Jul	Aug
Penyusunan Laporan							
Pengambilan Data							
Pengolahan Data							
Pembuatan Laporan							
Seminar Hasil							

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Hasil Analisis Data

Pada bagian analisis data, akan dijelaskan gambaran umum dari data yang telah di peroleh dan di olah sebelumnya oleh peneliti. Gambaran umum yang dimaksud adalah hasil analisis, Seperti Analisis Deskriptif demografi, variabel, Variabel berdasarkan demografi, kemudian uji Asumsi dan uji Hipotesis.

4.1.1 Hasil Analisis Deskriptif Demografi

Subjek dalam penelitian ini merupakan pengendara yang memiliki aktifitas dalam kesehariannya menggunakan sepeda motor di Makassar, dengan rentang usia 16 sampai 25 tahun dan berjenis kelamin laki-lai dan perempuan serta jumlah keseluruhan sampel yang telah diperoleh dan memenuhi kriteria sebanyak 482 orang responden.

1.1.2 Hasil Analisis Deskriptif Variabel

Hasil analisis deskriptif variabel berdasarkan tingkat skor dapat dilihat melalui tabel dibawah ini.

Tabel 4.1.2.1 Deskripsi statistik data *Obedience*

Variabel	Distribusi Skor			Nilai SD
	N	Nilai Minimal	Nilai Maksimal	
<i>Obedience</i>	482	50	150	84.71

Tabel 4.1. deskriptif distribusi Skor

Berdasarkan tabel deskripsi diatas menunjukkan nilai distribusi skor variabel *obedience* dengan empat pembagian nila yaitu: Nilai minimal yang diperoleh sebesar 50 sedangkan untuk nila maksimal sebesar 150,

kemudian untuk nilai Mean sebesar 84.71 dan untuk nilai standar deviasi sebesar 23.094.

Kategorisasi	Norma	Hasil
Sangat Tinggi	$X > (\text{Mean} + 1,5 \text{ SD})$	$X > 119.351$
Tinggi	$(\text{Mean} + 0,5 \text{ SD}) < X \leq (\text{Mean} + 1,5 \text{ SD})$	$96.257 < X \leq 119.351$
Sedang	$(\text{Mean} - 0,5 \text{ SD}) < X \leq (\text{Mean} + 0,5 \text{ SD})$	$73.163 < X \leq 96.257$
Rendah	$(\text{Mean} - 1,5 \text{ SD}) < X \leq (\text{Mean} - 0,5 \text{ SD})$	$50.069 < X \leq 73.163$
Sangat Rendah	$(\text{Mean} - 1,5 \text{ SD}) < X$	$50.069 < X$

Tabel 4.2 deskriptif berdasarkan Tingkat Skor

Berdasarkan hasil perhitungan yang telah diperoleh dari kategorisasi dengan menggunakan rumus Exel, maka diperoleh hasil norma dari alat ukur *Obedience* dengan lima kategorisasi yaitu kategori Sangat Tinggi sebesar $X > 119.351$ kemudian untuk kategori Tinggi sebesar $96.257 < X \leq 119.351$ sedangkan untuk kategori Sedang sebesar $73.163 < X \leq 96.257$, dan untuk kategori Rendah sebesar $50.069 < X \leq 73.163$, serta kategori Sangat Rendah sebesar $50.069 < X$.

Kategorisasi	Jumlah Responden	Persentase (%)
Sangat Tinggi	29	6.0%
Tinggi	142	29.5%
Sedang	156	32.4%
Rendah	98	20.3%
Sangat Rendah	57	11.8%

Tabel 4.3 Deskriptif variabel berdasarkan kategorisasi

Berdasarkan pada diagram diatas menunjukkan bahwa terdapat presentase hasil yang telah diperoleh dari skala *Obedience* berdasarakan lima kategorisasi. Pada kategori pertama terdapat 29 orang responden memiliki tingkat kepatuhan berlalu lintas Sangat Tinggi dengan nilai persentase 6.0%. pada kategori ke dua terdapat 142 orang responden yang memiliki tingkat kepatuhan berlalu lintas tinggi dengan nilai persentase 29.5%, kemudian untuk kategori Sedang sebanyak 156 orang responden dengan persentase nilai sebesar 32.4%, dan untuk kategori Rendah sebanyak 98 orang responden dengan persentase nilai 20.3% serta pada kategori Sangat Rendah sebanyak 57 orang responden dengan persentase nilai sebanyak 11.8%.

1.1.3 Hasil Analisis Deskriptif Variabel Berdasarkan Demografi

1. Analisis Deskriptif Variabel Berdasarkan Jenis kelamin

Jenis Kelamin	KATEGORISASI						
	Mean	SD	ST	T	S	R	SR
Laki-Laki N 210	81.13	25.229	15 7.1%	52 24.8%	60 28.6%	39 18.6%	44 21.0%
Perempuan N 272	87.48	20.931	14 5.1%	90 33.1%	96 35.3%	59 21.7%	13 4.8%

Tabel 4.4 Tabel kategorisasi berdasarkan jenis kelamin

Berdasarkan pada Tabel kategorisasi jenis kelamin diatas, dapat di dilihat bahwa dari total subjek sebanyak 482 orang responden, memiliki tingkat kepatuhan berlalu lintas yang berbeda-beda setiap kategorinya. Dari total jumlah subjek laki-laki sebanyak 210 responden, terdapat 15 orang yang memiliki kepatuhan berlalu lintas dengan kategori Sangat Tinggi

denga persentase sebesar (7.1%), kemudian 52 orang berada pada kategori Tinggi denga persentase sebesar (24.8%), sedangkan pada kotegori Sedang sebanyak 60 orang responden denga persentase sebesar (28.6%), dan untuk kategori Rendah sebanyak 39 orang denga persentase sebesar (18.6%), lebih lanjut untuk kategori Sangat Rendah sebanyak 44 orang reponden denga persentase sebesar (21.0%),.

Kemudian total subjek perempuan yang terlibat dalam mengisi kuesioner sebanyak 272 orang responden, dari total tersebut, terdapat 14 orang berada pada kepatuhan berlalu lintas dengan kategori Sangat Tinggi denga persentase sebesar (5.1%),, sedangkan untuk 90 orang berada pada kepatuhan berlalu lintas dengan kategori Tinggi denga persentase sebesar (33.1%),, kemudian 96 orang memiliki kepatuhan berlalu lintas dengan kategori Sedang denga persentase sebesar (35.3%), dan untuk kategori yang memiliki kepatuhan berlalu lintas Rendah sebanyak 59 orang subjek denga persentase sebesar (21.7%), kemudian yang terakhir yaitu dengan tingkat kepatuhan berlalu lintas Sangat Rendah sebanyak 13 orang subjek denga persentase sebesar (4.8%),.

2. Analisis Deskriptif Variabel Berdasarkan Usia

USIA	KATEGORISASI						
	Mean	SD	ST	T	S	R	SR
16-25			29	142	156	98	57
Tahun	1.00	0.00	6.0%	29.5%	32.4%	20.3%	11.8%
N 482							

Tabel 4.1.6 Tabel kategorisasi berdasarkan Usia

Berdasarkan pada Tabel di atas menunjukkan bahwa terdapat tingkat kepatuhan berlalu lintas dengan berbagai kategori berdasarkan Usia yang dimiliki oleh para responden. Subjek dengan rentang Usia 16 sampai 25 Tahun sebanyak 482 orang responden. Dari total subjek tersebut terdapat 29 orang responden memiliki tingkat kepatuhan berlalu lintas, berada pada kategori Sangat Tinggi dengan persentase sebesar (6.0%), Kemudian kepatuhan berlalu lintas dengan kategori Tinggi sebanyak 142 orang responden dengan persentase sebesar (29.5%), dan untuk kepatuhan berlalu lintas dengan kategori Sedang sebanyak 156 orang responden dengan persentase sebesar (32.4%). Untuk kategori kepatuhan berlalu lintas Rendah sebanyak 98 orang dengan persentase sebesar (20.3%), dan untuk kepatuhan berlalu lintas dengan kategori Sangat Rendah sebanyak 57 orang responden dengan persentase sebesar (11.8%),.

3. Analisis Deskriptif Variabel Berdasarkan Tingkat Pendidikan

PENDIDIKAN	KATEGORISASI						
	Mean	SD	ST	T	S	R	SR
SMA N 237	80.37	24.796	14 5.9%	62 26.2%	64 27.0%	45 19.0%	52 21.9%
S1 N 245	88.91	20.511	15 6.1%	80 32.7%	92 37.6%	53 21.6%	5 2.0%

Tabel 4.1.7 Tabel kategorisasi berdasarkan Pendidikan.

Berdasarkan pada Tabel di atas menunjukkan bahwa terdapat tingkat kepatuhan berlalu lintas dengan berbagai kategori berdasarkan tingkat

pendidikan yang dimiliki oleh para responden. Subjek dengan Pendidikan SMA sebanyak 237 orang responden. Dari total subjek tersebut terdapat 14 orang subjek memiliki tingkat kepatuhan berlalu lintas yang berada pada kategori Sangat Tinggi dengan persentase sebesar (5.9%). Kemudian kepatuhan berlalu lintas dengan kategori Tinggi sebanyak 62 orang dengan persentase sebesar (26.2%), sedangkan untuk kepatuhan berlalu lintas dengan kategori Sedang sebanyak 64 orang dengan persentase sebesar (27.0%). Kepatuhan berlalu lintas dengan kategori Rendah sebanyak 45 orang dengan persentase sebesar (19.0%), dan untuk kepatuhan berlalu lintas dengan kategori Sangat Rendah sebanyak 52 orang responden dengan persentase sebesar (21.9%).

Pada Pendidikan S1 terdapat total subjek sebanyak 245 orang subjek. Dari total tersebut terdapat 15 orang memiliki tingkat kepatuhan berlalu lintas dengan kategori Sangat Tinggi dengan persentase sebesar (6.1%). Kemudian untuk kepatuhan berlalu lintas dengan kategori Tinggi sebanyak 80 orang dengan persentase sebesar (32.7%), sedangkan untuk kepatuhan berlalu lintas dengan kategori Sedang sebanyak 92 orang subjek dengan persentase sebesar (37.6%), dan untuk kepatuhan berlalu lintas dengan kategori Rendah sebanyak 53 orang subjek dengan persentase sebesar (21.6%), kemudian yang terakhir adalah subjek dengan kepatuhan berlalu lintas Sangat Rendah sebanyak 5 orang responden dengan persentase sebesar (2.0%).

4. Analisis Deskriptif Variabel Berdasarkan Pekerjaan

PEKERJAAN	KATEGORISASI						
	Mean	SD	ST	T	S	R	SR
Mahasiswa			13	79	89	54	8
N 243	88.5	20.742	5.3%	32.5%	36.6%	22.2%	3.3%
Pelajar			4	18	30	15	10
N 77	82.74	22.215	5.2%	23.4%	39.0%	19.5%	13.0%
Polri			0	0	0	3	26
N 29	50.10	0.310	0.0%	0.0%	0.0%	10.3%	89.7%
Lainnya			12	45	36	26	13
N 132	87.27	23.116	9.1%	34.1%	27.3%	19.7%	9.8%

Tabel 4.1.8 Tabel kategorisasi berdasarkan pekerjaan

Berdasarkan pada Tabel di atas menunjukkan bahwa terdapat tingkat kepatuhan berlalu lintas dengan berbagai kategori berdasarkan Pekerjaan yang dimiliki oleh para responden. Subjek dengan Pekerjaan sebagai Mahasiswa sebanyak 243 subjek. Dari total subjek tersebut terdapat 13 orang subjek memiliki tingkat kepatuhan berlalu lintas pada kategori Sangat Tinggi dengan persentase sebesar (5.3%). kemudian terdapat 79 responden berada pada kategori kepatuhan berlalu lintas Tinggi dengan persentase sebesar (32.5%), sedangkan pada kepatuhan berlalu lintas dengan kategori Sedang sebanyak 89 orang responden dengan persentase sebesar (36.2%). Untuk kepatuhan berlalu lintas dengan kategori Rendah sebanyak 54 orang responden dengan persentase sebesar (22.2%), dan untuk kepatuhan berlalu lintas dengan kategori Sangat Rendah sebanyak 8 orang subjek dengan persentase sebesar (3.3%).

Pada pilihan Pelajar terdapat total subjek sebanyak 77 orang responden. Dari total tersebut terdapat 4 orang berada pada kategori kepatuhan berlalu lintas Sangat Tinggi dengan persentase sebesar (5.2%). Kemudian pada kategori kepatuhan berlalu lintas Tinggi terdapat sebanyak 18 orang dengan persentase sebesar (23.4%), sedangkan untuk kepatuhan berlalu lintas kategori Sedang sebanyak 30 orang subjek dengan persentase sebesar (39.0%). Kemudian pada kepatuhan berlalu lintas dengan kategori Rendah sebanyak 15 orang responden dengan persentase sebesar (19.5%), dan untuk kepatuhan berlalu lintas dengan kategori Sangat Rendah sebanyak 10 orang responden dengan persentase sebesar (13.0%).

Kemudian pada pilihan pekerja sebagai Polri dengan total subjek sebanyak 29 orang. Dari total subjek tersebut terdapat 0 orang subjek memiliki tingkat kepatuhan berlalu lintas Sangat Tinggi. Pada tingkat kepatuhan Tinggi terdapat sebanyak 0 orang responden, kemudian pada tingkat kepatuhan berlalu lintas dengan kategori Sedang sebanyak 0 orang responden. Untuk tingkat kepatuhan berlalu lintas dengan kategori Rendah sebanyak 3 orang dengan persentase sebesar (10.3%), dan untuk kepatuhan berlalu lintas Sangat Rendah sebanyak 26 orang responden dengan persentase sebesar (89.7%).

Untuk pilihan pekerja Lainnya dengan total subjek sebanyak 132 orang. Dari total subjek tersebut terdapat 12 orang subjek memiliki tingkat kepatuhan berlalu lintas Sangat Tinggi dengan persentase sebesar (9.1%). Pada tingkat kepatuhan Tinggi terdapat sebanyak 45 orang responden dengan

persentase sebesar (34.1%), kemudian pada tingkat kepatuhan berlalu lintas dengan kategori Sedang sebanyak 36 orang responden dengan persentase sebesar (27.3%). Untuk tingkat kepatuhan berlalu lintas dengan kategori Rendah sebanyak 26 orang dengan persentase sebesar (19.7%), dan untuk kepatuhan berlalu lintas Sangat Rendah sebanyak 13 orang responden dengan persentase sebesar (9.8%).

2. Analisis Deskriptif Variabel Berdasarkan Suku

SUKU	KATEGORISASI						
	Mean	SD	ST	T	S	R	SR
Makassar			8	29	42	28	12
N 119	82.92	22.514	6.7%	24.4%	35.3%	23.5%	10.1%
Bugis			9	41	39	19	7
N 115	90.90	22.856	7.8%	35.7%	33.9%	16.5%	6.1%
Toraja			5	42	47	24	6
N 124	87.08	19.685	4.0%	33.9%	37.9%	19.4%	4.8%
Mandar			1	3	1	2	13
N 20	65.00	24.940	5.0%	15.0%	5.0%	10.0%	65.0%
Lainnya			6	27	27	25	19
N 104	80.90	24.719	5.8%	26.0%	26.0%	24.0%	18.3%

Tabel 4.1.9 Tabel kategorisasi berdasarkan Suku

Berdasarkan pada Tabel di atas menunjukkan bahwa terdapat tingkat kepatuhan berlalu lintas dengan berbagai kategori berdasarkan Suku yang dimiliki oleh para responden. Subjek dari suku makassar sebanyak 119 subjek. Dari total subjek tersebut terdapat 8 orang subjek dengan kepatuhan berlalu lintas Sangat Tinggi dengan persentase sebesar (6.7%), kemudian untuk kepatuhan berlalu lintas dengan kategori Tinggi sebanyak 29 orang

subjek dengan persentase sebesar (24.4%), sedangkan untuk kepatuhan berlalu lintas dengan kategori Sedang sebanyak 42 orang subjek dengan persentase sebesar (35.3%), kemudian untuk kepatuhan berlalu lintas dengan kategori Rendah sebanyak 28 orang dengan persentase sebesar (23.5%), dan untuk kepatuhan berlalu lintas dengan kategori Sangat Rendah sebanyak 12 orang subjek dengan persentase sebesar (10.1%).

Kemudian yang kedua yaitu suku Bugis, total Subjek dari suku Bugis sebanyak 115 orang subjek. Dari total subjek tersebut terdapat 9 orang subjek memiliki kepatuhan berlalu lintas Sangat Tinggi dengan persentase sebesar (7.8%). Sebanyak 41 orang subjek berada pada kepatuhan berlalu lintas dengan kategori tinggi dengan persentase sebesar (35.7%), sedangkan untuk kepatuhan berlalu lintas dengan kategori Sedang sebanyak 39 orang subjek dengan persentase sebesar (33.9%), kemudian untuk tingkat kepatuhan berlalu lintas dengan kategori Rendah sebanyak 19 orang subjek dengan persentase sebesar (16.5%), dan untuk kepatuhan berlalu lintas Sangat Rendah sebanyak 7 orang subjek dengan persentase sebesar (6.1%).

Pada suku Toraja, total Subjek dari suku Toraja sebanyak 114 orang subjek. Dari total subjek tersebut terdapat 5 orang subjek memiliki kepatuhan berlalu lintas Sangat Tinggi dengan persentase sebesar (4.0%). Sebanyak 42 orang subjek berada pada kepatuhan berlalu lintas dengan kategori tinggi dengan persentase sebesar (33.9%), sedangkan untuk kepatuhan berlalu lintas dengan kategori Sedang sebanyak 47 orang subjek dengan persentase sebesar (37.9%), kemudian untuk tingkat kepatuhan

berlalu lintas dengan kategori Rendah sebanyak 24 orang subjek dengan persentase sebesar (19.4%), dan untuk kepatuhan berlalu lintas Sangat Rendah sebanyak 6 orang subjek dengan persentase sebesar (4.8%).

Pada suku Mandar, total Subjek dari suku Mandar sebanyak 20 orang subjek. Dari total subjek tersebut terdapat 1 orang subjek memiliki kepatuhan berlalu lintas Sangat Tinggi dengan persentase sebesar (5.0%). Sebanyak 3 orang subjek berada pada kepatuhan berlalu lintas dengan kategori tinggi dengan persentase sebesar (15.0%), sedangkan untuk kepatuhan berlalu lintas dengan kategori Sedang sebanyak 1 orang subjek dengan persentase sebesar (5.0%), kemudian untuk tingkat kepatuhan berlalu lintas dengan kategori Rendah sebanyak 2 orang subjek dengan persentase sebesar (10.0%) dan untuk kepatuhan berlalu lintas Sangat Rendah sebanyak 13 orang subjek dengan persentase sebesar (65.0%).

Yang terakhir yaitu pada pilihan suku lainnya, total Subjek pada suku ini sebanyak 104 orang subjek. Dari total subjek tersebut terdapat 6 orang subjek memiliki kepatuhan berlalu lintas Sangat Tinggi dengan persentase sebesar (5.8%). Sebanyak 27 orang subjek berada pada kepatuhan berlalu lintas dengan kategori tinggi dengan persentase sebesar (26.0%), sedangkan untuk kepatuhan berlalu lintas dengan kategori Sedang sebanyak 27 orang subjek dengan persentase sebesar (26.0%), kemudian untuk tingkat kepatuhan berlalu lintas dengan kategori Rendah sebanyak 25 orang subjek dengan persentase sebesar (24.0%) dan untuk kepatuhan berlalu lintas Sangat Rendah sebanyak 19 orang subjek dengan persentase sebesar (18.3%).

3. Analisis Deskriptif Variabel Berdasarkan Agama

PEKERJAAN	KATEGORISASI						
	Mean	SD	ST	T	S	R	SR
Islam			21	92	102	64	49
N 328	83.7	23.914	6.4%	28.0%	31.1%	19.5%	14.9%
Kristen			8	50	54	34	8
N 154	86.70	21.181	5.2%	32.5%	35.1%	22.1%	5.2%

Tabel 4.1.10 Tabel kategorisasi berdasarkan Agama

Berdasarkan pada Tabel di atas menunjukkan bahwa terdapat tingkat kepatuhan berlalu lintas dengan berbagai kategori berdasarkan Agama yang dimiliki oleh para responden. Subjek dari agama Islam sebanyak 328 orang subjek. Dari total subjek tersebut terdapat 21 orang subjek memiliki tingkat kepatuhan berlalu lintas pada kategori Sangat Tinggi dengan persentase sebesar (6.4%). kemudian terdapat 92 responden berada pada kategori kepatuhan berlalu lintas Tinggi dengan persentase sebesar (28.0%), sedangkan pada kepatuhan berlalu lintas dengan kategori Sedang sebanyak 102 orang responden dengan persentase sebesar (31.1%). Untuk kepatuhan berlalu lintas dengan kategori Rendah sebanyak 64 orang responden dengan persentase sebesar (19.5), dan untuk kepatuhan berlalu lintas dengan kategori Sangat Rendah sebanyak 49 orang subjek dengan persentase sebesar (14.9%).

Pada pilihan Agama Kristen terdapat total subjek sebanyak 154 orang responden. Dari total tersebut terdapat 8 orang berada pada kategori kepatuhan berlalu lintas Sangat Tinggi dengan persentase sebesar (5.2%). Kemudian pada kategori kepatuhan berlalu lintas Tinggi terdapat sebanyak

50 orang dengan persentase sebesar (32.5%), sedangkan untuk kategori kepatuhan berlalu lintas Sedang sebanyak 54 orang subjek dengan persentase sebesar (35.1%). Kemudian pada kepatuhan berlalu lintas dengan kategori Rendah sebanyak 34 orang responden dengan persentase sebesar (22.1%), dan untuk kepatuhan berlalu lintas dengan kategori Sangat Rendah sebanyak 8 orang responden dengan persentase sebesar (5.2%).

4.1.5 Hasil Analisis Uji Hipotesis

Berdasarkan hasil uji homogenitas yang tidak terpenuhi sebelumnya, maka pada uji hipotesis akan dilanjutkan dengan uji non parametrik yaitu dengan menggunakan Uji Mann-Whitney U tes. Teknik ini digunakan dengan tujuan untuk mengetahui apakah ada perbedaan kepatuhan berlalu lintas pengendara roda dua di Makassar jika ditinjau dari faktor demografi. Adapun hasil uji analisis yang telah diperoleh yaitu:

1. Analisis berdasarkan Jenis Kelamin terhadap Kepatuhan berlalu lintas

Mann-Whitney U Test						
Jenis Kelamin	N	Mean	SD	M-W-U	Sig*	Ket
Laki-Laki	210	81.13	25,229	23712.500	0.001	Ada
Perempuan	272	87.48	20.931			Perbedaan

Tabel 4.1.11 Tabel Hasil analisis kepatuhan berdasarkan jenis kelamin

Berdasarkan Hasil Uji hipotesis yang telah diperoleh pada tabel di atas menunjukkan bahwa nilai mean responden berjenis kelamin laki-laki

sebesar 81.13 dan nilai Standar Daviasi sebesar 25.229 sedangkan untuk responden berjenis kelamin perempuan memiliki nilai mean sebesar 87.48 dan nilai standar deviasi sebesar 20.931 dengan nilai Mann-Whitney U dari jenis kelamin sebesar 23712.500 dan nilai signifikansi sebesar 0.001. Merujuk pada dasar pengambilan keputusan yang di gunakan bahwa, jika nilai signifikansi >0.05 maka hipotesis H_1 ditolak dan hipotesis H_0 diterima. Oleh sebab itu H_0 yang mengatakan tidak ada perbedaan kepatuhan beralalu lintas pengendara roda dua dimakassar jika di tinjau dari faktor Jenis kelamin ditolak. Sedangkan H_1 yang mengatakan ada perbedaan kepatuhan beralalu lintas pengendara roda dua dimakassar jika di tinjau dari faktor Jenis kelamin diterima.

2. Analisis berdasarkan pendidikan terhadap kepatuhan berlalu lintas

Mann-Whitney U Test						
Pendidikan	N	Mean	SD	M-W-U	Sig*	Ket
SMA	237	80.37	24.796	22975.500	0.000	Ada Perbedaan
S1	245	88.91	20.511			

Tabel 4.1.12 Tabel Hasil analisis berdasarkan Pendidikan

Berdasarkan Hasil Uji hipotesis yang telah di peroleh pada tabel di atas menunjukkan bahwa nilai mean responden SMA sebesar 80.37 dan nilai Standar Daviasi sebesar 24.796 sedangkan untuk responden S1 memiliki nilai mean sebesar 88.91 dan nilai standar deviasi sebesar 20.511 dengan nilai Mann-Whitney U dari jenis kelamin sebesar 22975.500 dan nilai signifikansi sebesar 0.000. Merujuk pada dasar pengambilan keputusan

yang di gunakan bahwa, jika nilai signifikansi >0.05 maka hipotesis H_1 ditolak dan hipotesis H_0 diterima. Oleh sebab itu, H_0 yang mengatakan tidak ada perbedaan kepatuhan beralalu lintas pengendara roda dua dimakassar jika di tinjau dari faktor Pendidikan ditolak. Sedangkan H_1 yang mengatakan ada perbedaan kepatuhan beralalu lintas pengendara roda dua dimakassar jika di tinjau dari faktor Pendidikan diterima.

4.2 Pembahasan

4.2.1 Gambaran secara umum kepatuhan berlalu lintas pengendara roda dua di Makassar

Kepatuhan berlalu lintas merupakan perilaku yang masih banyak di lakukan oleh kalangan masyarakat pada umumnya. Kepatuhan berlalu lintas sendiri sudah tertuangdalam *Undang-Undang No 22 Tahun 2009* terkait lalu lintas dan angkutan jalan. Tetapi pada kenyataannya masih banyak masyarakat yang melakukan pelanggaran ketika berada di jalan raya. Undang-Undang tersebut diberlakukan dengan tujuan agar mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, cepat, lancar, tertib dan nyaman bagi pengguna jalan raya. Dimakassar sendiri tercatat sebanyak 1.260 kasus pelanggaran lalu lintas (Fajar network 2023).

Berdasarkan hasil analisis deskriptif variabel yang telah di peroleh pada penelitian ini, terhadap 482 orang responden yang menjadi sampel penelitian menunjukan bahwa terdapat 29 orang memiliki tingkat kepatuhan berlalu lintas dengan kategori Sangat Tinggi dengan persentase sebesar 6.0%. Kemudian terdapat 142 orang memiliki kepatuhan berlalu lintas

dengan kategori Tinggi, dengan persentase sebesar 29.5%. Lebih lanjut untuk kepatuhan berlalu lintas dengan kategori Sedang sebanyak 156 orang, dengan persentase nilai sebesar 32.4%, dan untuk kepatuhan berlalu lintas dengan kategori Rendah sebanyak 98 orang responden dengan persentase nilai sebesar 20.3%. kemudian untuk kepatuhan berlalu lintas pada kategori Sangat Rendah sebanyak 57 orang responden dengan persentase nilai sebesar 11.8%.

Hasil analisis deskriptif diatas menunjukkan adanya kebervarian tingkat kepatuhan berlalu lintas yang dimiliki oleh pengendara roda dua. Hal tersebut sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh beberapa peneliti, diantaranya penelitian yang dilakukan oleh Safitri & Rahman (2013), terdapat tingkat kepatuhan yang berbeda setiap rentang usia maupun jenis kelamin yang dimiliki oleh 85 responden dalam penelitiannya. Hal tersebut juga sejalan dengan hasil wawancara yang telah didapatkan oleh peneliti terhadap 9 orang responden, dimana mereka melakukan pelanggaran dengan keadaan maupun urgensi yang mereka hadapi ketika melakukan pelanggaran saat berkendara.

Sedangkan pada penelitian lain yang telah dilakukan oleh Setyowati, Dkk (2018), terdapat perbedaan tingkat kepatuhan yang dimiliki oleh laki-laki dan perempuan. Laki-laki condong tidak patuh terhadap aturan yang ada sedangkan perempuan lebih patuh terhadap aturan yang ada. Hal tersebut sesuai dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Sinuraya, dkk

(2020) dengan presentase tingkat kepatuhan pada perempuan sebesar 73,50%, sedangkan tingkat kepatuhan pada laki-laki sebesar 62,67%.

Dalam penelitian lain yang telah dilakukan oleh Ningsi & R.D (2019) mengatakan bahwa Pendidikan memiliki pengaruh yang besar terhadap kepatuhan berlalu lintas dengan presentase sebesar 53,3%. dan untuk Jenis Kelamin laki-laki 57% serta perempuan dengan presentase sebesar 43%.

Lebih lanjut pada penelitian ini, peneliti membahas dua faktor demografi yang menjadi pembanding terhadap kepatuhan berlalu lintas pengendara roda dua di makassar. Adapun dua faktor demografi tersebut yaitu sebagai berikut:

a. Kepatuhan berlalu lintas berdasarkan Jenis Kelamin

Berdasarkan data yang telah di peroleh, dapat disimpulkan bahwa terdapat perbedaan kepatuhan berlalu lintas pengendara roda dua, antara laki-laki dan perempuan di makassar. Hal tersebut sesuai dengan hasil analisis deskriptif demografi yang telah diperoleh terhadap kedua jenis kelamin tersebut, dimana tingkat kepatuhan berlalu lintas berjenis kelamin laki-laki berada pada kategori kepatuhan berlalu lintas rendah jika dibandingkan dengan tingkat kepatuhan berlalu lintas yang dimiliki perempuan yang berada pada kategori tinggi.

Hal tersebut sejalan dengan penelitian yang telah di lakukan oleh Setyowati, dkk (2018), yang mengatakan bahwa pengendara berjenis kelamin perempuan lebih patuh terhadap atauran dibandingkan dengan pengendara laki-laki. Sejalan pulan dengan hasil penelitian yang telah

di dapatkan oleh Piyakul & Chomea (2012) yang mengatakan bahwa pengendara laki-laki memiliki potensi untuk melakukan pelanggaran dibandingkan dengan pengendara perempuan.

Dalam penelitian lain yang telah dilakukan oleh Sinuraya, Wirawan & Duana (2018) menemukan bahwa pengendara berjenis kelamin laki-laki cenderung mengabaikan keselamatan saat berkendara dengan persentase sebesar 62.67 % dibandingkan dengan pengendara berjenis kelamin perempuan, cenderung lebih mengutamakan keselamatan saat berkendara dengan persentase sebesar 73.50%.

Berdasarkan penjelelasan di atas menunjukkan bahwa ketaatan berlalu lintas yang dimiliki oleh laki-laki dan perempuan memiliki keberagaman ketika berkendara. Hal tersebut tergantung pada situasi budaya, lingkungan, dan sosial. pengendara laki-laki lebih berani mengambil resiko dibandingkan dengan pengendara perempuan dimana hal ini dibuktikan dari pengamatan peneliti di lapangan bahwa laki-laki, lebih suka berkendara dengan kecepatan tinggi, melakukan manuver berbahaya, seperti adegan mengangkat ban depan kendaraan, menyalip kendaraan lain dengan Zig-Zag dan lain sebagainya.

b. Kepatuhan berlalu lintas berdasarkan Pendidikan

Berdasarkan Hasil Uji hipotesis yang telah di peroleh pada tabel 4.1.5.3 di atas menunjukkan bahwa hasil yang telah diperoleh tersebut menyatakan adanya perbedaan tingkat ketaatan berlalu lintas yang signifikan berdasarkan pendidikan yang di miliki para responden. Hasil

tersebut bertolak belakang dengan hasil penelitian yang telah didapatkan oleh Ningsih & Andini (2019) yang mengatakan bahwa tidak ada pengaruh tingkat pendidikan terhadap kepatuhan berlalu lintas.

Sedangkan pada penelitian lain yang dilakukan oleh Colle, Asfian & Andisiri (2016) menemukan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara tingkat pendidikan dengan kepatuhan berlalu lintas. Sejalan pula dengan hasil penelitian yang telah dilakukan oleh Khakim, Nurlita & Meikawati (2016) juga mendapatkan hasil yang sama yaitu ada hubungan tingkat pendidikan dengan kepatuhan berlalu lintas seseorang.

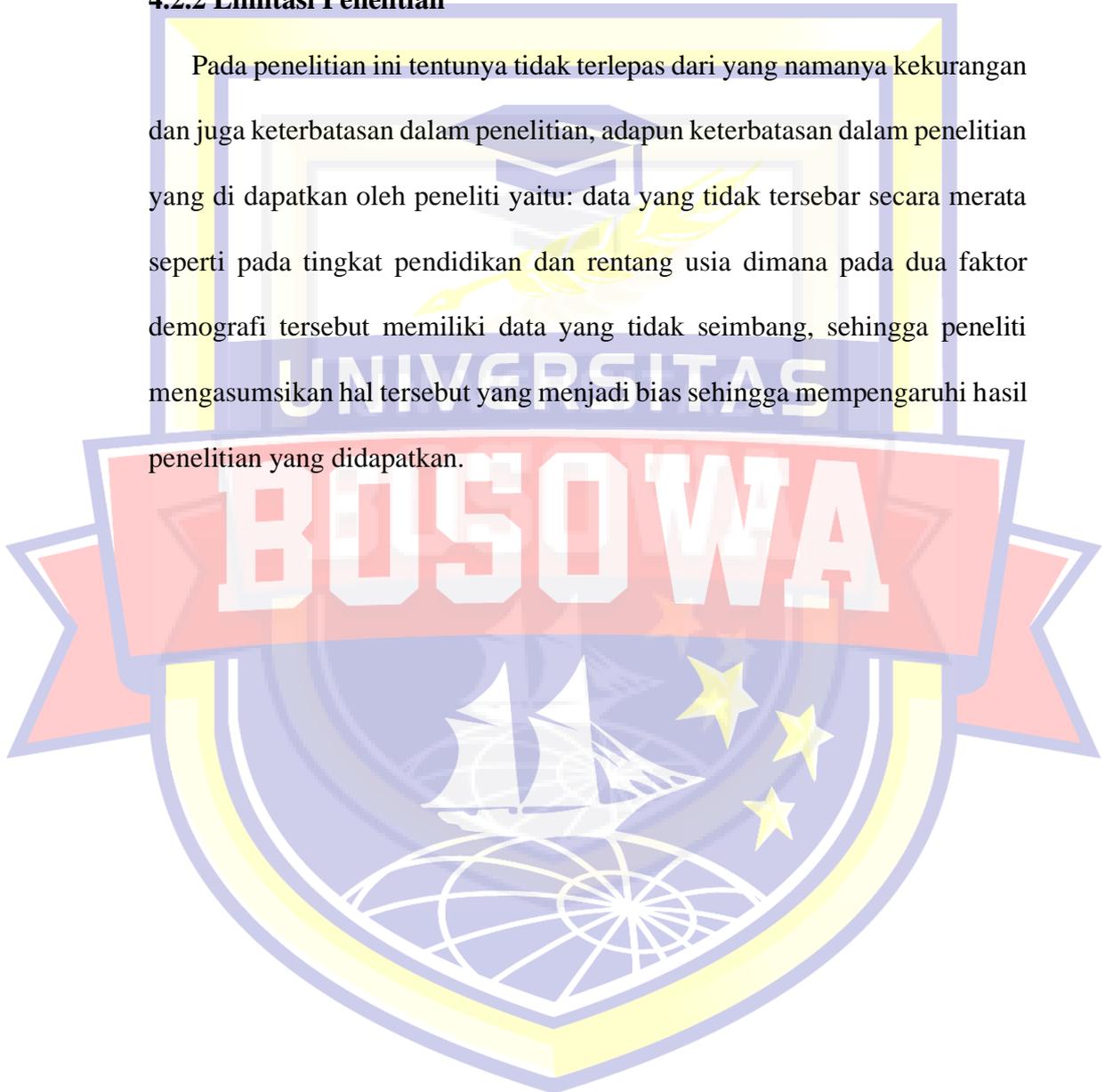
Adapun hal-hal yang membuat adanya perbedaan kepatuhan jika dilihat dari kelompok pendidikan yaitu adanya perbedaan pemahaman yang dimiliki oleh kelompok pendidikan yang ada, dimana kelompok dengan tingkat pendidikan yang lebih tinggi memiliki pemahaman yang lebih baik tentang aturan lalu lintas. Kemudian kepatuhan terhadap aturan, dalam hal ini kelompok pendidikan tinggi cenderung lebih patuh terhadap aturan dibandingkan dengan kelompok pendidikan rendah.

Lebih lanjut yaitu terkait kesadaran akan resiko ketika berlalu lintas, kelompok pendidikan tinggi cenderung lebih sadar akan keselamatan berkendara dan juga lebih sadar terhadap potensi bahaya. Hal tersebut tidak terlepas dari kepandaian dalam mengambil keputusan. seseorang dengan pendidikan tinggi lebih bijak dan patuh saat berkendara. Pernyataan tersebut juga sejalan dengan hasil penelitian yang telah diperoleh dalam penelitian ini, dimana kelompok pendidikan S1 lebih

patuh saat di jalan raya dibandingkan dengan kelompok pendidikan SMP dan SMA, hasil tersebut dapat dilihat pada hasil deskriptif demografi di yang ada pada tabel di atas.

4.2.2 Limitasi Penelitian

Pada penelitian ini tentunya tidak terlepas dari yang namanya kekurangan dan juga keterbatasan dalam penelitian, adapun keterbatasan dalam penelitian yang di dapatkan oleh peneliti yaitu: data yang tidak tersebar secara merata seperti pada tingkat pendidikan dan rentang usia dimana pada dua faktor demografi tersebut memiliki data yang tidak seimbang, sehingga peneliti mengasumsikan hal tersebut yang menjadi bias sehingga mempengaruhi hasil penelitian yang didapatkan.



BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah di peroleh dalam penelitian ini, peneliti menemukan bahwa Ada perbedaan kepatuhan berlalu lintas pengendara roda dua di makassar secara signifikan, jika ditinjau dari faktor jenis kelamin dan pendidikan. Pada demografi jenis kelamin, peneliti mendapatkan hasil bahwa laki-laki memiliki kepatuhan berlalu lintas rendah dibandingkan dengan perempuan dengan kepatuhan berlalu lintas kategori tinggi. Kemudian pada demografi pendidikan peneliti mendapati bahwa subjek dengan pendidikan S1 lebih patuh ketika berlalu lintas di bandingkan dengan subjek yang berpendidikan SMA.

5.2 Saran

Setelah melakukan penelitian dan memperoleh hasil, peneliti memberikan beberapa saran yaitu sebagai berikut:

1. Bagi pengendara roda dua

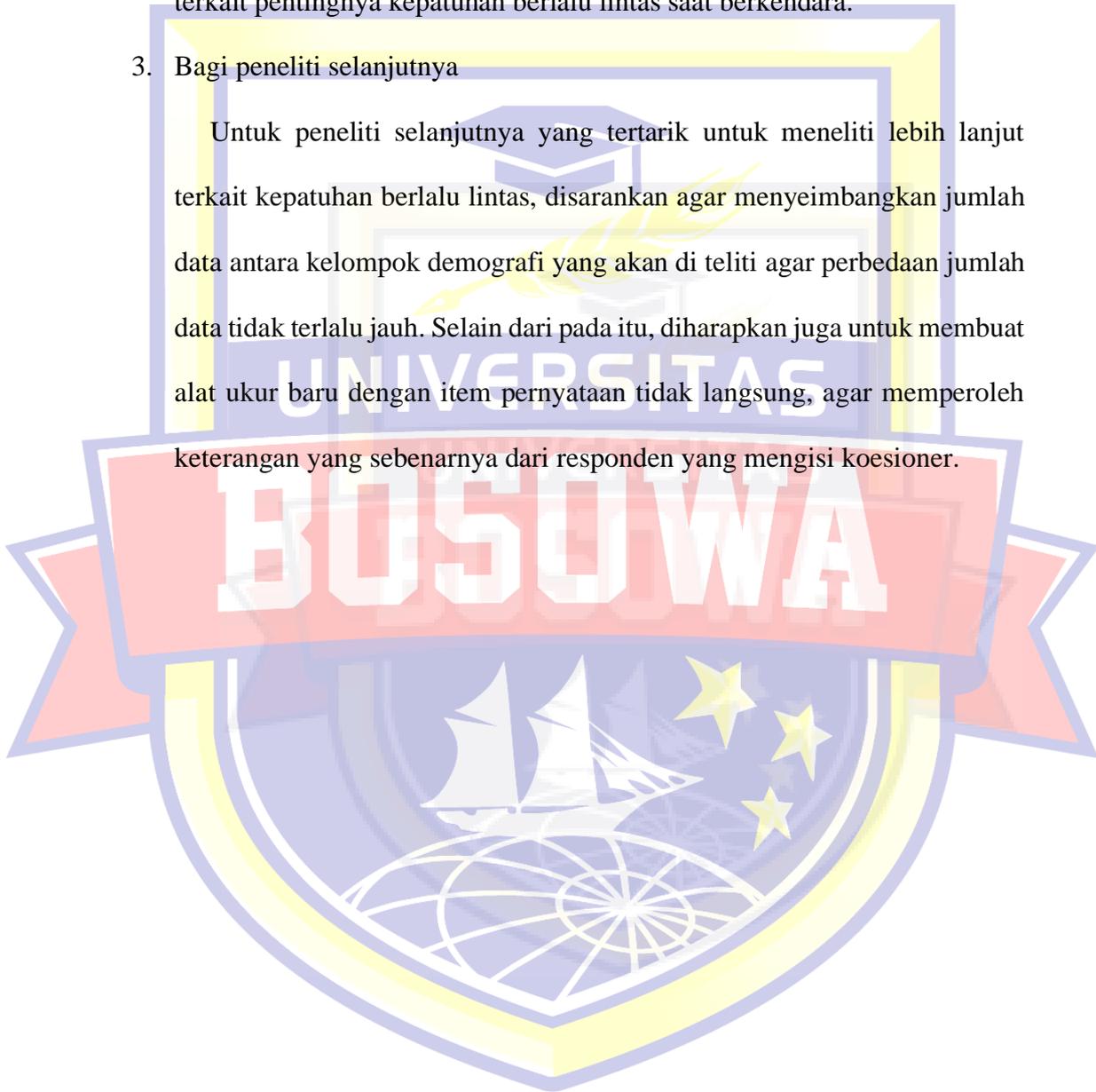
Dalam hal ini peneliti berharap pengendara roda dua lebih meningkatkan kesadaran akan pentingnya untuk mematuhi aturan lalu lintas di jalan raya demi keselamatan berkendara. Semoga melalui penelitian ini para pengendara roda dua mendapatkan pemahaman terkait kepatuhan berlalu lintas di jalan raya dan juga faktor maupun dampak dari kepatuhan berlalu lintas di jalan raya.

2. Bagi pihak kepolisian

Diharapkan kepada pihak kepolisian agar sekiranya dapat turun kemasyarakat dan sekolah-sekolah agar memberikan edukasi atau pemahaman terkait pentingnya kepatuhan berlalu lintas saat berkendara.

3. Bagi peneliti selanjutnya

Untuk peneliti selanjutnya yang tertarik untuk meneliti lebih lanjut terkait kepatuhan berlalu lintas, disarankan agar menyeimbangkan jumlah data antara kelompok demografi yang akan di teliti agar perbedaan jumlah data tidak terlalu jauh. Selain dari pada itu, diharapkan juga untuk membuat alat ukur baru dengan item pernyataan tidak langsung, agar memperoleh keterangan yang sebenarnya dari responden yang mengisi koesioner.



DAFTAR PUSTAKA

- A Potter, & Perry, A. G. (2006). *Buku Ajar Fundamental Keperawatan: Konsep, Proses, Dan Praktik*, edisi 4, Volume.2. Jakarta: EGC.
- Abekah, D. D. (2015). Traffic culture and road safety in Africa: A case study of Ghana. *International Journal of Injury Control and Safety Promotion*, 22(1), 3-10.
- Abekah, D. D., & Obiri-Yeboah, D. D. (2017). The effect of education and traffic law enforcement on road user behaviour in Ghana. *Transportation Research Procedia*, 25, 4130-4144.
- Al-Hajri, M., & Al-Kindi, A. (2013). Gender differences in road traffic violations among young drivers in Oman. *Sultan Qaboos University Medical Journal*, 13(1), 102-107.
- Arianto, Dwi Agung Nugroho Dan Samsul Arifin. 2016. Pengaruh Usia, Pendidikan Dan Budaya Terhadap Kepatuhan Lalu Lintas Di Wilayah Hukum Polres Jepara. <https://Publikasiilmiah.Ums.Ac.Id>.
- Arikunto, Suharsimi. 2001. *Dasar-Dasar Evaluasi Pendidikan*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Armansyah (2023 Maret 28) Satlantas Polrestabes Makassar :Hingga Maret 2023,Satlantas Polrestabes Makassar Amankan 1260 Unit Kendaraan Pelanggar Lalu Lintas <https://rakyatsulsel.fajar.co.id/2023/03/28/hingga-maret-2023satlantas-polrestabes-makassar-amankan-1260-unit-kendaraan-pelanggar-lalu-lintas/>
- Arsanu, B. (2022). Penegakan Hukum Terhadap Pelaku Pelanggaran Lalu-Lintas (Studi Kasus Di Satlantas Polda Jatim Surabaya Tahun 2022). *Transparansi Hukum*, 5(2).
- Astuti, R. F., & Suwanda, I. M. (2015). Disiplin Berlalu Lintas Di Jalan Raya Pada Remaja Di Desa Petak, Pacet, Mojokerto. *Kajian Moral dan Kewarganegaraan*, 2(3), 831-845.
- Atkinson, R. L. (2004). *Pengantar psikologi jilid 2*. Terjemahan Widjaja Kusuma Batam: Interaksara.
- Azwar, S. (2018). *Penyusunan Skala Psikologi*. Yogyakarta, Indonesia: Pustaka Pelajar.
- Badan Pusat Statistik (BPS) Republik Indonesia. 2014. Kependudukan. Bps.go.id.

- Badan Pusat Statistik. (2020). Hasil Sensus Penduduk 2020. Berita Resmi Statistik No. 7/01/Th. XXIV, 21 Januari 2021.
- Badudu, Zain. (1994). *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.
- Baron dan Byrne. (2008). *Psikologi Sosial: Jilid 1 Edisi Kesepuluh*. Jakarta: Penerbit: Erlangga.
- Baron, R.A. dan Byrne, D. (2005). *Psikologi sosial. Edisi kesepuluh: jilid 2*. Jakarta: Erlangga
- Barua, S., Baruah, B., & Hazarika, D. (2018). Road Safety Knowledge and Behavior of Drivers in India: *An Exploratory Study*. *Journal of Public Health Research*, 7(3), 1508.
- Blass, T. (1991). Understanding behavior in the milgram obedience experiment: the role of personality, situations, and their interactions. *Journal of Personality and Social Psychology*, 60(3), 398-413. Fuller, R. (2005). *Towards a general theory of driver behavior*. *Accident Analysis and Prevention*, 37, 461-472
- Blass, T. 1999. The Milgram Paradigm After 35 Years: Some Things We Now know About Obedience to Authority. *Journal of Applied Social Psychology*, 29,5, hal. 955-978.
- Bogue, Donald J. (1973). *The Future of Population Growth*. John Wiley and Sons Inc., New York.
- BPS Sulsel.(2023).Jumlah Penduduk Menurut Kabupaten/Kota (Jiwa), 2019-2021.Sulsel.bps.go.id.https://sulsel.bps.go.id/indikator/12/83/2/jumlah_penduduk.html
- Chang, C.-H., Yeh, T.-C., Liao, C.-M., & Chen, Y.-Y. (2017). A comparison of the differences in traffic behaviors between high school students and university students in Taiwan. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 47, 95–104.
- Colak, B., Ozyurt, R., & Demir, E. (2020). The relationship between emotional intelligence and driving behavior: *A study on Turkish drivers*. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 74, 93-105.
- Colle, Andi Balladho Aspat, Pitrah Asfian dan Wa Ode Sitti Nur Zalmariah Andisiri. (2016). Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding SMAN I Wundulako Kabupaten Kolaka.

- De Craen, M., & Nuyts, E. (2017). Gender differences in traffic behavior: a Belgian case study. *Journal of Safety Research*, 62, 105-111.
- Depkes RI. (2009). *Klasifikasi umur menurut kategori*. Jakarta: Ditjen Yankes.
- Ditlantas Polda Sulsel (2022, Oktober 17). Ops Zebra 2022 Ditlantas Polda Sulsel Sukses Turunkan Angka dan Korban Kecelakaan Lalu Lintas. NTMCPolri.Info. <https://ntmcpolri.info/ops-zebra-2022-ditlantas-polda-sulsel-sukses-turunkan-angka-dan-korban-kecelakaan-lalu-lintas/>
- Estikhamah, F., & Utomo, N. (2020). Analisis Kepatuhan Siswa/i Tingkat SMP Dalam Berlalu Lintas. *KERN: Jurnal Ilmiah Teknik Sipil*, 6(1), 49-54.
- Evenson, K. R., Sarmiento, O. L., Tawney, K. W., Macon, M. L., & Ammerman, A. S. (2005). Personal, social, and environmental correlates of physical activity in North Carolina Latina immigrants. *American Journal of Preventive Medicine*, 28(1), 1-8.
- Fakih, Mansour. 2013. *Analisis Gender & Transformasi Sosial*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Fatir, Darwin, M. (2022, Oktober 18). Operasi Zebra di Sulsel Menjaring 7.901 Pelanggar Lalu Lintas. AntaraNews.com. <https://makassar.antaranews.com/berita/434549/operasi-zebra-di-sulsel-menjaring-7901-pelanggar-lalu-lintas>.
- Feldman. (2003). *Essentials of Understanding Psychology*. New York: McGrawHill Company, Inc
- Gakkum Lintas, (2021, April 9). Kamera Pemantau Pelanggaran Lalu Lintas di Makassar Sudah Berfungsi. Direktorat Lalu Lintas Polda Sulsel. NTMCPolri.Info. <https://ditlantas.sulsel.polri.go.id/2021/04/09/kamera-pemantau-pelanggaran-lalu-lintas-di-makassar-sudah-berfungsi/>
- Gaussyah, M., & Yuliansyah, D. (2021). Traffic Compliance Index of Acehese Community. *Kanun Jurnal Ilmu Hukum*, 23(2), 325-339. <http://dx.doi.org/10.24815/kanun.v23i2.21014>
- Gunarsa, S. D. dan Singgih D. G. 2007. *Psikologi Untuk Membimbing*. Jakarta: PT. BPK. Gunung Mulia.
- Habibovic, A., Kreso, A., & Males-Bilic, L. (2016). Personality traits, driving behavior and traffic accidents in Bosnia and Herzegovina. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 43, 232-242.

- Hardini, P., & Indriyati, E. W. (2018). Pengetahuan Dan Pengaruhnya Terhadap Perilaku Berlalu Lintas; Tinjauan Terhadap Pelaku Lalu Lintas Usia Remaja Di Smk Ypt 1 Purbalingga. *Journal of Indonesia Road Safety*, 1(3), 138-146.
- Hoetomo, M. A., (2005). *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*, Mitra pelajar. Surabaya.
- Hurlock, E B. (2004). *Developmental psychology*. Jakarta: Erlangga Horton, P.B. dan Hunt, C.L. 1991. *Sosiologi Jilid I* (terj. Aminuddin Ram dan Tita Sobari). Jakarta: Erlangga.
- Humanika.Sarwono, S. W. (2012). *Psikologi remaja. Cetakan keenam belas*. Jakarta: Rajawali Press.
- Hungu. (2016). *Pengertian Jenis Kelamin*. Jakarta: Pt. Gramedia
- Hurlock, E.B. 2007. *Psikologi Perkembangan: Suatu Pendekatan Sepanjang Rentang Kehidupan. Edisi Kelima*. (Terjemahan Istiwidayanti dan Soedjarwo). Jakarta: Erlangga.
- Keliat, B. A., Dwi Windarwati, H., Pawirowiyono, A., & Subu, A. (2015). *Nanda International Diagnosis Keperawatan Definisi dan Klasifikasi 2015-2017 Edisi 10. (T. H. Herdman & S. Kamitsuru, Eds.) (edisi 10)*. Jakarta: EGC
- Kelman, H. (1966). *Compliance, Identification, And Internalization: Three Process of Attitude Change*. New York: McGrawhill.
- Khakim, Rizal, Ulfa Nurullita danWulandari Meikawati (2016). Hubungan antara Umur, Tingkat Pendidikan, Masa Berkendara dan pengetahuan dengan Perilaku Safety Riding di Wilayah Semarang.
- Kusumadewi, S. Hardjajani, T. & Priyatama, A.N. 2013. Hubungan antara Dukungan Sosial Peer Group dan Kotrol Diri dengan Kepatuhan Terhadap Peraturan Pada Remaja Putri di Pondok Pesantren Modern Islam Assalaam Sukoharjo.
- Lobubun,Amri,D.(2019,Januari 1).Empat Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas di Sulsel Tahun 2017 dan 2018. Tribun Makassar.com. <https://makassar.tribunnews.com/2019/01/01/empat-faktor-penyebab-kecelakaan-lalu-lintas-di-sulsel-tahun-2017-dan-2018>.
- Marzuky R (2022, Maret 21)1,7 Juta Kendaraan di Makassar, Penduduknya 1,5 Juta.Harian Fajar.co.id <https://harian.fajar.co.id/2022/03/21/17-juta-kendaraan-di-makassar-penduduknya-15-juta/>

- Maslow, Abraham.(1993) *Motivation and Personality*. terj. Nurul Imam, dalam buku “*Motivasi dan Kepribadian I*”. Jakarta: Pustaka Binaman Pressindo.
- Miftah Thoha.(2012). *Prilaku Organisasi Konsep Dasar dan Implikasinya*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Milgram, S. 1963. “Behavioral Study of Obedience,” *Journal of Abnormal and Social Psychology*, 67:371–378.
- Musthain (2020,Maret 05)Jumlah Kendaraan Berlebih Biang Macet di Makassar. Makassar Metro.com. <https://makassarmetro.com/2020/03/05/jumlah-kendaraan-berlebih-biang-macet-di-makassar>
- Nanda, A. K., & Gadiwan, R. K. (2020). The impact of personality on traffic behavior among Indian drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 73, 242-254.
- National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA). (2016). Traffic safety facts research note: *Older population*.
- National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA). (2018). Traffic safety facts research note: *Young drivers*.
- Ningsih, E. D., & RD, N. A. R. K. (2019). Pengaruh Tingkat Pengetahuan Tentang Berlalu Lintas, Tingkat Pendidikan Dan Usia Terhadap Motivasi Kepatuhan Dalam Berlalu Lintas Pada Warga. Kosala: *Jurnal Ilmu Kesehatan*, 7(2), 55-64.
- Notoatmodjo S. 2007. *Promosi kesehatan dan ilmu perilaku*. Rineka cipta: Jakarta.
- Nurrahma, E., & Ramadhan, R. A. (2020). Analisis perbedaan tingkat kepatuhan berlalu lintas antara siswa SMP dan SMA. *Jurnal Teknologi Informasi dan Ilmu Komputer*, 7(5), 620-627.
- Ophelia, S. (2022, Mei 27).Polres Makassar Catat 3.863 Pelanggaran Lalu Lintas Sejak Januari Kompas.com.<https://otomotif.kompas.com/read/2022/05/27/183100315/polres-makassar-catat-3.863-pelanggaran-lalu-lintas-sejak-januari>.
- Peek-Asa, C., McArthur, D., Hesketh, T., Dodd, R., & Nishioka, V. (2014). Influence of social norms and community characteristics on road user behavior: A case study from rural Tanzania. *Journal of Transport & Health*, 1(3), 167-174.
- Peraturan Perundangan Nomor 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana Dan Lalu Lintas Jalan.

- Permatasari, M. D. (2021). Hubungan Umur, Pengetahuan, Perilaku Safety Riding Dengan Kepatuhan Lalu Lintas Pengendara Motor di Dusun 04 Teguhan, Madiun.
- Piyakul, A., Chomea, R. (2012). Study of Undergraduate Student's Aggressive Driving Behavior, Cross Cultural; Research (Thailand, Indonesia, Australia). *Higher Education of Social Science*. 3 (3), 26-29. DOI:10.3968/j.hess.1927024020120303.1356
- Potter, Patricia A, and Anne G. Perry. (2009). *Fundamentals Of Nursing*. Salemba Medika, Jakarta.
- Punjaya, V. B., & Affandi, G. R. (2022). The Relationship Between Self-Regulation and Traffic Compliance in High School Students. *Psikologia: Jurnal Psikologi*, 8, 10-21070. <http://dx.doi.org/10.21070/psikologia.v8i0.1695>
- Rakhmani, F. (2013). Kepatuhan remaja dalam berlalu lintas. *Sociodev*, 2(1), 1,7
- Rehman, H. U., Haq, S., Khan, M. A., & Mehmood, S. A. (2019). *Comparison of helmet use among school students and university students in Pakistan: A cross-sectional study*. *Pakistan Journal of Medical Sciences*, 35(2), 547–550.
- Rhodes, N., & Pivik, K. (2011). Age and gender differences in risky driving: The roles of positive affect and risk perception. *Accident Analysis & Prevention*, 43(3), 923-931.
- Robbins, P. S.; Judge, A. T. (2008) *Organizational Behavior, Twelfth*. Edition. McGraw-Hill Irwin : New York.
- Robbins, Stephen P. 2001. *Perilaku Organisasi: Konsep, Kontroversi, Aplikasi, Jilid 1, Edisi 8*, Prenhallindo, Jakarta.
- Robert A. Baron & Donn Byrne. (2003). *Psikologi Sosial*. Jakarta: Erlangga.
- Rosa, E. M. (2018). Kepatuhan (Compliance). 27 januari 2018.
- 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
- Sahoo, S., Singh, A. K., & Jain, S. (2018). Traffic rule violations and personality factors: An empirical investigation. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 55, 33-41.

- Salma, N. N., Rusli, A. A., & Ramadhan, I. (2019). Analisis Tingkat Kepatuhan Pengendara Kendaraan Bermotor Terhadap Peraturan Lalu Lintas. *Jurnal Teknik Sipil dan Lingkungan*, 6(3), 261-268.
- Sanjaya, B. D., Widodo, W., & Kurniawan, R. (2019). The role of law enforcement trust in traffic obedience: A study of Indonesian drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 60, 342-348. doi: 10.1016/j.trf.2018.10.018.
- Sarwono, S. & Meinarno, E.A. 2011. *Psikologi Sosial*. Jakarta: Salemba
- Sarwono, S. W., & Meinarno, E. A. (2012). *Psikologi sosial*. Jakarta: Salemba humanika.
- Setyawati, E. N., & Kurniawan, R. (2020). Analisis faktor-faktor yang memengaruhi kepatuhan berlalu lintas di kampus *Universitas Jember*. *Jurnal Ilmu Komunikasi*, 17(1), 1-13.
- Setyowati, D. L., Firdaus, A. R., & Rohmah, N. (2018). Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pada Siswa Sekolah Menengah Atas Di Kota Samarinda Factor Cause Of Road Accidents At Senior High School Students In Samarinda. *The Indonesian Journal Of Occupational Safety And Health*, 7(3), 329-338.
- Shamsudin, F. M., & Yahaya, N. (2012). Road safety awareness among Malaysian university students. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 38, 131-138.
- Shaw, M.E. 1979. *Group Dynamic: The Psychology of Small Group Behaviour*. New Delhi Mc Grow Hill Publishing Company Ltd.
- Sinuraya, E. G., Wirawan, I. M. A., & Duana, I. M. K. (2020). Kepatuhan Remaja Sma Negeri Di Kota Denpasar Terhadap Keselamatan Berkendara (Safety Riding) Sepeda Motor. *Archive Of Community Health*, 5(1), 51-56.
- Siswanto, Bedjo. (1989). *Manajemen Tenaga Kerja, Rancangan Dalam Pendayagunaan dan Pengembangan Unsur Tenaga Kerja*. Bandung: Sinar Baru.
- Soori, H., Ainy, E., & Bazargan-Hejazi, S. (2011). Opportunities, threats and barriers to enacting mandatory seat belt use in Iran: A qualitative study of stakeholders' views. *BMC Public Health*, 11(1), 265.
- Sprague, J., Walker, H.M., Stieber, S., Simonsen, B., & Nishioka, V. (2001). Exploring The Relationship Between School Discipline Referrals And Delinquency. *Journal Psychology In The School*. 38 (2), 197-206. DOI: 10.1002_Pits.1010.

- Sudaryono, Dr (2021). *Statistik Inverensial*. Yogyakarta. Cv Andi Affset
- Sugiarto, E. 1999. *Psikologi Pelayanan dalam Industri Jasa*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Sugiyono (2011). *Metode penelitian kuantitatif kualitatif dan R&D*. Alfabeta
- Sullman, M. J., & Paxion, J. (2013). Attitudes and behaviours towards road safety: Driving under the influence of alcohol, speeding and seatbelt use in France and Britain. *Accident Analysis & Prevention*, 50, 699-709.
- Syukri M, (2022, Oktober 21). Dirlantas Polda Sulsel: Tingginya Angka Lakalantas Merupakan PR Kepolisian dan Stakeholder Terkait. Linyas Terkini.com. <https://lintasterkini.com/21/10/2022/dirlantas-polda-sulsel-tingginya-angka-lakalantas-merupakan-pr-kepolisian-dan-stakeholder-terkait.html>
- Taubman - Ben-Ari, O., Mikulincer, M., & Iram, A. (2004). The impact of a threatening life event on compliance with traffic regulations. *Accident Analysis & Prevention*, 36(2), 203-209.
- Taylor, S.E. Peplau, L.A. & Sears, D.O. 2009. *Psikologi Sosial, Edisi ke Duabelas*. Tri Wibowo. (terjemahan). Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Taylor, S.E. 2006. *Psikologi Sosial*. Tri Wibowo. (terjemahan). Jakarta: Erlangga,
- Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945, Penjelasan Umum.
- Undang-Undang No. 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional, (Semarang: Aneka Ilmu, 2003).
- Undang-Undang No.22 tahun 2009, Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta: Pemerintah Republik Indonesia.
- Wirawan, Ketut Edy., I Wayan Bagia, dan Gede Putu Agus Jana Susila. 2016. Pengaruh Tingkat Pendidikan dan Pengalaman Kerja terhadap Kinerja Karyawan. vol.4. *E-Journal Bisma Universitas Pendidikan Ganesha Jurusan Manajemen*.
- Wong, K. H., Chan, E. Y., & So, W. M. (2017). The influence of social norms on risky driving behavior: A panel study of the mediating effects of attitudinal and behavioral factors. *Accident Analysis & Prevention*, 101, 110-118. doi: 10.1016/j.aap.2017.01.006.
- World Health Organization. *Global Status Report on Road Safety Time for Action: World health organization; 2009*.

Xie, Y., Chen, Q., & Wu, C. (2016). Traffic safety climate and driving behaviors among commercial bus drivers in China: A cross-sectional survey. *Accident Analysis & Prevention*, 96, 105-111.

Yang, Y. H., Lai, C. Y., & Wu, Y. W. (2014). Investigating factors affecting traffic rule compliance using the theory of planned behavior and structural equation modeling. *Safety science*, 66, 19-26.

