

## Hubungan Kesadaran Diri Dengan Kepatuhan Berlalu Lintas Pada Pengendara Kendaraan Bermotor Di Kota Makassar

Rezki Amelia Jalil<sup>1</sup>, Basti Tetteng<sup>2</sup>

<sup>1,2</sup>Fakultas Psikologi, Universitas Negeri Makassar

Email: [rezkiameliajalil@gmail.com](mailto:rezkiameliajalil@gmail.com)<sup>1</sup>, [basti@unm.ac.id](mailto:basti@unm.ac.id)<sup>2</sup>

### Article History:

Received: 20 September 2023

Revised: 25 September 2023

Accepted: 29 September 2023

**Keywords:** Kesadaran Diri, Kepatuhan Berlalu Lintas, Pengguna Kendaraan Bermotor

**Abstract:** Penelitian terdahulu menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas terjadi akibat tiga faktor utama yang mempengaruhi yaitu faktor manusia, kendaraan, dan lingkungan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan kesadaran diri dengan kepatuhan berlalu lintas pada pengendara kendaraan bermotor di kota makassar Responden dalam penelitian ini adalah pengendara kendaraan bermotor berusia dewasa awal hingga madya di Kota Makassar sebanyak 402 orang. Teknik pengambilan sampel yang digunakan adalah accidental sampling dengan uji hipotesis Spearman Rho. Berdasarkan hasil analisis diperoleh nilai koefisien korelasi  $r=0,852$  dan nilai signifikansi sebesar  $p=0,000(p<0,05)$  yang berarti bahwa terdapat hubungan signifikan kesadaran diri dengan kepatuhan berlalu lintas. Sedangkan, nilai R square sebesar 0,726 yang berarti bahwa terdapat 72,6% kesadaran diri mempengaruhi tingkat kepatuhan berlalu lintas. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi acuan ilmiah bagi pengguna kendaraan bermotor untuk senantiasa meningkatkan kepatuhannya dalam berkendara melalui kesadaran diri yang juga tinggi.

### PENDAHULUAN

Dewasa ini, kecelakaan lalu lintas sering terjadi. Data dari Badan Pusat Statistik (BPS) tahun 2015 menyebutkan bahwa jumlah kecelakaan lalu lintas mencapai 98,9 ribu kasus. Angka ini meningkat 3,19 persen dibanding tahun sebelumnya yang mencapai 95,5 ribu kasus. Jumlah kecelakaan lalu lintas dalam 10 tahun terakhir mengalami fluktuasi, peningkatan paling tinggi terjadi pada 2011, yakni mencapai 108 ribu kasus. Padahal, pada 2010 hanya terjadi 66,5 ribu kasus. Sedangkan kasus yang paling banyak terjadi pada 2012 dengan 117,9 ribu kasus.

Soehodho (Setyowati dkk, 2019) mengemukakan bahwa pada beberapa negara mengidentifikasi setidaknya tiga penyebab utama terjadinya kecelakaan lalu lintas yaitu faktor manusia, faktor kendaraan, dan faktor jalan atau lingkungan. Sedangkan, sebagai faktor utama penyebab kecelakaan ada pada diri manusia melalui banyaknya dilakukan pelanggaran terhadap rambu lalu lintas, kurangnya kontrol diri hingga kepribadian. Tahir (2006) mengemukakan bahwa pada manusia terdapat pemicu yang melekat sebagai sebab terjadinya kecelakaan yaitu seperti kebugaran fisik, faktor psikis (mental) pada saat pengemudi, kelelahan, mengantuk, lengah,

pengaruh minuman keras dan obat terlarang, kurang terampil menjaga jarak serta melaju dengan cepat.

Alyandi dan Putranto (2018) mengemukakan bahwa kecelakaan akibat ketidakpatuhan oleh pengendara terhadap peraturan lalu lintas sebagai penyebab kematian terbesar kedua setelah TBC di Indonesia. Hal ini semakin menguatkan dari data Badan Pusat Statistik tahun 2017 yang menyebutkan bahwa sebanyak 31,10% korban kecelakaan di jalan tidak memiliki sim. Kepatuhan terhadap aturan sebagai kondisi yang tercipta dan terbentuk melalui serangkaian proses perilaku yang menunjukkan ketaatan, kesetiaan, dan ketertiban. *World Health Organization* (WHO) tahun 2004 menyebutkan bahwa dampak ketidakpatuhan berlalu lintas yang dilakukan oleh individu dapat memengaruhi gangguan pada kesehatan fisik dan psikologis. Korban kecelakaan yang ditimbulkan dari ketidakpatuhan berlalu lintas juga memberi kerugian secara ekonomi seperti tingginya perawatan di rumah sakit atau luar rumah sakit, perawatan kecacatan, kematian awal, dan kerusakan material lainnya seperti fasilitas umum atau kendaraan. Data ini semakin menguatkan dampak yang dirasakan oleh ketidakpatuhan berlalu lintas melalui survei yang dilakukan oleh Badan Pusat Statistik bahwa rentan usia yang terus mengalami kecelakaan lalu lintas berada di antara usia 18-55 tahun. Usia ini adalah usia produktif. Apabila ketidakpatuhan terhadap lalu lintas terjadi pada usia produktif maka dapat menurunkan produktifitas kerja di masyarakat.

Menurut Wrightsman (Baron dan Byrne, 2003) menyebutkan ketaatan (*obedience*) merupakan perintah untuk melakukan suatu permintaan yang merupakan bentuk dari kepatuhan. Kehidupan sehari-hari, individu ditekankan pada simbol-simbol otoritas seperti orang tua, dosen, polisi dan sebagainya. Miglam mengatakan kepatuhan merupakan suatu perilaku dari individu yang sepakat untuk melaksanakan perintah di mana pun dia berada (Baron dan Byrne, 2003). Kepatuhan merupakan salah satu dasar suatu elemen dalam struktur kehidupan sosial yang terjadi ketika individu melakukan apa yang dikatakan kepadanya. Kepatuhan juga berguna memberikan sejumlah fungsi produktif yang sangat diperlukan agar masyarakat dapat bertindak secara efisien (Roediger, Rushto, Capaldi, & Paris, 1984). Kepatuhan dalam mentaati peraturan lalu lintas merupakan suatu bentuk hubungan manusia sebagai individu maupun sebagai makhluk sosial.

Individu yang patuh dalam mentaati aturan lalu lintas akan mampu mengurangi tingkat kematian yang tinggi. Bahkan, angka kasus kesehatan fisik dan psikologis baik pengendara atau korban kecelakaan akibat ketidakpatuhan berlalu lintas. Hal ini sejalan dengan WHO (2004) bahwa perlu upaya serius dalam mendorong berkurangnya angka kecelakaan lalu lintas karena ketidakpatuhan pengendara. Zuhdi dan Basuki (2011) mengemukakan bahwa kepatuhan berlalu lintas penting untuk dilakukan agar mengurangi kemacetan yang terjadi serta kerusakan jalan. Keselamatan di jalan raya penting untuk dilakukan tanggungjawab secara bersama dan membutuhkan komitmen bagi semua pihak atau setiap elemen masyarakat hingga pemerintah.

Safitri dan Rahman (2013) mengemukakan bahwa kepatuhan berlalu lintas pada pengendara di jalan didorong oleh faktor-faktor seperti rasa takut akan konsekuensi yang diterima apabila terjadi pelanggaran. Sikap saling hormat kepada pengguna jalan yang tinggi juga menjadi faktor penting dalam menciptakan ketertiban antar pengguna jalan. Serta, kesadaran diri akan keselamatan adalah faktor pendukung penting kepatuhan berlalu lintas dilakukan. Kesadaran diri sebagai bagian penting dalam mematuhi aturan lalu lintas. Apabila kesadaran dari dalam diri hadir untuk mematuhi aturan lalu lintas maka mudah bagi para masyarakat atau pengguna jalan atau kendaraan dalam menjaga keselamatan. Fahmi (2021) mengemukakan bahwa hadirnya kesadaran yang tinggi pada pengendara dapat menurunkan angka kecelakaan di jalan raya. Kesadaran dan kepatuhan sebagai satu perangkat yang diperlukan pada diri masyarakat selama berada di jalan.

Hasil studi pendahuluan dengan menyebarkan kuesioner secara *online* kepada 44 responden

.....

---

pengendara kendaraan bermotor menyatakan bahwa 100% telah pernah melakukan pelanggaran aturan lalu lintas. Responden menyebutkan bahwa pelanggaran yang dilakukan akibat ketidakpatuhan terhadap aturan lalu lintas. Bentuk pelanggaran yang sering dilakukan meliputi bermain telepon genggam saat berkendara sebanyak 2%, menerobos lampu merah 36%, tidak membawa stnk dan sim 14%, mengendarai dengan kecepatan tinggi 4%, melawan arah kendaraan 23%, tidak memakai helm 16% dan melanggar marka jalan 5%. Alasan pelanggaran dilakukan di antaranya yaitu kelengkapan pengemudi tidak lengkap 2%, karena melihat pengendara lain melanggar 2%, tidak memerhatikan rambu lalu lintas 7%, kondisi jalanan yang tidak memadai 9%, terpaksa karena tuntutan keadaan 16%, karena merasa tidak berbahaya 18%, dan buru-buru sebanyak 39%. Adapun upaya pengendara kendaraan bermotor terhadap kepatuhan berlalu lintas agar mengurangi pelanggaran adalah mengusulkan untuk mempertegas aturan, sanksi, dan penjagaan aparat sebanyak 18%, memperbaiki sarana dan prasarana sebanyak 5%, mengedukasi sebanyak 7%, disiplin sebanyak 18%, dan meningkatkan kesadaran diri pada pengendara sebanyak 52%.

Studi pendahuluan ini menunjukkan bahwa pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara dapat diminimalisir dengan kesadaran diri sebagai bagian dari perilaku mematuhi aturan. Guna mewujudkan kepatuhan berlalu lintas pada pengendara kendaraan bermotor penting untuk meningkatkan kesadaran diri yang dimiliki. Brigham (Taufik dan Ifdil, 2019) mengemukakan bahwa kesadaran diri yang tinggi di hadapan publik cenderung menaruh perhatian dan reaktif terhadap kondisi individu lain atau lingkungannya. Kesadaran diri sebagai bentuk upaya individu dalam memahami kondisi dirinya atas apa yang harus dilakukan dan mengapa melakukan suatu perilaku atau tindakan.

Olfebri, Suroso, Setyanto, dan Kaukab (2021) mengemukakan bahwa kesadaran diri sebagai penghambat terjadinya kecelakaan lalu lintas. Kesadaran diri yang penuh menunjukkan kewaspadaan yang tinggi sehingga memilih untuk patuh terhadap rambu-rambu lalu lintas. Studi ini menunjukkan bahwa pelanggaran lalu lintas, kecelakaan hingga perilaku menyimpang terminimalisir.

Wibisono dan Bamardi (2014) mengemukakan bahwa kesadaran diri penting untuk memahami aturan-aturan berlalu lintas. Pemahaman yang muncul dari kesadaran diri melatarbelakangi kepatuhan individu terhadap aturan berlalu lintas. Hal ini juga mendasari individu yang mengendarai kendaraan untuk lebih berhati-hati terhadap berbagai kesulitan di jalan. Kesadaran diri yang dimiliki oleh individu mendasari hadirnya keputusan-keputusan yang hendak diambil termasuk melakukan tindakan yang diharapkan seperti kepatuhan berlalu lintas. Arifin, Prasetyo, Sander, Khotimah, dan Ardhana (2020) mengemukakan bahwa kesadaran diri dalam konteks kepatuhan terhadap aturan adalah sikap atau perilaku yang ditunjukkan oleh individu dalam membentuk interaksi karena kesamaan identitas.

Pemaparan di atas menunjukkan bahwa kesadaran penting untuk dimiliki bagi para pengendara kendaraan bermotor sehingga dapat mematuhi aturan berlalu lintas di jalan. Penelitian-penelitian terdahulu yang berbeda beberapa di antaranya menunjukkan dari Amriel (2015) bahwa kontrol diri memiliki hubungan dengan kepatuhan hukum berlalu lintas. Penelitian dari Ristia (2019) menunjukkan temuan yang berbeda mengenai kepatuhan berlalu lintas ditinjau dari sikap terhadap polisi dan jenis kelamin. Terdapat pula penelitian dari Nursalim (2017) yang membahas tentang pengaruh citra polisi, pengetahuan pada siswa dan agresivitas dengan kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas. Penelitian lain secara empiris belum banyak yang membahas mengenai hubungan antara kesadaran diri dengan kepatuhan berlalu lintas sebagai perilaku sosial di masyarakat. Sehingga, peneliti tertarik melakukan studi korelasional mengenai hubungan kesadaran diri dengan kepatuhan berlalu lintas pada pengendara kendaraan bermotor di kota

---

Makassar.

## **METODE PENELITIAN**

Penelitian ini menggunakan studi korelasional. Data yang dikumpulkan dari Juli-Agustus 2022 menggunakan *google form*. Penelitian ini mengumpulkan responden dengan menggunakan teknik *accidental sampling*. Kriteria responden yaitu individu dewasa yang mengendarai kendaraan bermotor dan memiliki surat izin mengemudi di Kota Makassar. Dari kriteria yang ditetapkan terkumpul 402 responden yang bersedia. Penelitian ini memiliki dua variabel yaitu kesadaran diri dan kepatuhan berlalu lintas. Skala yang digunakan dikembangkan oleh peneliti dengan mengacu pada aspek-aspek: kesadaran diri dari Solso, Maclin, dan Maclin (2008), dan kepatuhan berlalu lintas dari Blass (1999). Sebelum mengumpulkan data penelitian, skala terlebih dahulu diberikan kepada 110 responden untuk diuji coba. Maka, setelah melalui proses uji coba, diperoleh skala kesadaran diri berjumlah 19 aitem ( $\alpha=0,823$ ), dan skala kepatuhan berlalu lintas berjumlah 13 aitem ( $\alpha=0,868$ ). Ketiga skala *Likert* yang digunakan memiliki empat pilihan jawaban yaitu (4) Sangat Sesuai, (3) Sesuai, (2) Tidak Sesuai, dan (1) Sangat Tidak Sesuai. Data demografi yang dikumpulkan yaitu jenis kelamin, usia, pendidikan terakhir, dan jenis kendaraan. Data yang telah dikumpulkan selanjutnya dianalisis menggunakan analisis deskriptif, normalitas, linearitas dan *Spearman*. Semua analisis pengujian dilakukan menggunakan SPSS 25 *for windows*.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Hasil**

Mayoritas responden dalam penelitian ini ditinjau dari jenis kelamin yaitu pria (124; 31%), wanita (278; 69%), usia dewasa awal 17-18 tahun (23; 6%), dewasa madya 19-41 tahun (379; 94%), Pendidikan terakhir SD (2; 0,2%), SMP (3; 0,7%), SMA (124; 31%), diploma (8; 2%), S1 (264; 66%), dan S2 (1; 0,2%), serta jenis kendaraan bus (1; 1%), mobil (142; 35%), sepeda motor (259; 64%). Data demografi secara lebih rinci dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 1. Karakteristik Responden**

<b>Karakteristik</b>	<b>Total</b>	<b>Persentase (%)</b>
<b>Jenis kelamin</b>		
Pria	124	31
Wanita	278	69
<b>Usia</b>		
Dewasa Awal (17-18)	23	6
Dewasa Madya (19-40)	379	94
<b>Pendidikan terakhir</b>		
SD	2	0,2
SMP/ sederajat	3	0,7
SMA/ sederajat	124	31
Diploma	8	2
S1	264	66
S2	1	0,2
<b>Jenis kendaraan</b>		
Bus	1	1
Mobil	142	35
Sepeda Motor	259	64

Tabel 2 menunjukkan bahwa kesadaran diri memiliki *mean* 47,5 dan SD 9,5 serta kepatuhan berlalu lintas *mean* 32,5 dan SD 6,5. Dapat dilihat lebih lengkap pada tabel berikut:

**Tabel 2. Data Empirik Variabel Penelitian**

Variabel	Min	Max	Mean	SD
Kesadaran diri	19	76	47,5	9,5
Kepatuhan berlalu lintas	13	52	32,5	6,5

Tabel 3 menunjukkan bahwa kesadaran diri dan kepatuhan berlalu lintas memiliki kategori tinggi. Kesadaran diri rendah sebanyak 18 (4%), sedang 61 (16%), dan tinggi 323 (80%), sedangkan kepatuhan berlalu lintas rendah sebanyak 18 (67%), sedang 53 (13%), dan tinggi 331 (83%). Dapat dilihat lengkap pada tabel berikut:

**Tabel 3. Kategorisasi Variabel Penelitian**

Variabel	Kategori					
	Rendah		Sedang		Tinggi	
	n	%	n	%	n	%
Kesadaran diri	18	4	61	16	323	80
Kepatuhan berlalu lintas	18	67	53	13	331	83

Berdasarkan analisis statistik untuk menilai hipotesis, penelitian ini menggunakan uji spearman untuk melihat hubungan kesadaran diri dengan kepatuhan berlalu lintas. Berdasarkan uji hipotesis yang dilakukan maka diperoleh nilai koefisien korelasi  $r=0,852$  dan nilai signifikansi sebesar  $p=0,000(p<0,05)$  yang berarti bahwa terdapat hubungan signifikan kesadaran diri dengan kepatuhan berlalu lintas. Sedangkan, nilai *R square* sebesar 0,726 yang berarti bahwa terdapat 72,6% kesadaran diri mempengaruhi tingkat kepatuhan berlalu lintas. Data lebih lanjut dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 4. Uji Hipotesis Variabel Penelitian**

Variabel	<i>r</i>	<i>R</i> <sup>2</sup>	<i>p</i>	Signifikansi
Kesadaran diri dengan kepatuhan berlalu lintas	0,852	0,726	0,000	Signifikan

Peneliti melakukan perbandingan data yang diperoleh berdasarkan data demografi. Perbandingan menggunakan uji *one way anova* melalui software *SPSS 25 for windows*. Adapun hasil yang diperoleh disajikan dalam tabel berikut:

**Tabel 5. Uji analisis tambahan perbedaan signifikan antar variabel ditinjau dari data demografi**

Data Demografi		Kesadaran Diri		Kepatuhan Berlalu Lintas	
		Mean	<i>p</i>	Mean	<i>p</i>
Jenis kendaraan	Bus	66,00	0,749	44,00	0,942
	Mobil	61,44		42,70	
	Motor	61,89		42,89	
Jenis Kelamin	Pria	61,08	0,269	42,07	0,112

	Wanita	62,04		43,16	
Usia	Dewasa Awal	63,78	0,208	46,22	0,008
	Dewasa Madya	61,62		42,62	

Berdasarkan analisis tambahan maka diketahui bahwa kesadaran diri ditinjau dari pengguna jenis kendaraan bermotor memiliki nilai signifikansi sebesar 0,749 ( $p > 0,05$ ). Hal ini bermakna yaitu bahwa tidak ada perbedaan kesadaran diri ditinjau dari jenis kendaraan bus, mobil, dan motor. Juga, pada kepatuhan berlalu lintas memiliki nilai signifikansi sebesar 0,942 ( $p > 0,05$ ). Hal ini bermakna tidak ada perbedaan kepatuhan berlalu lintas ditinjau dari jenis kendaraan bus, mobil, dan motor. Apabila ditinjau dari jenis kelamin juga tidak ada perbedaan kesadaran diri dengan nilai signifikansi sebesar 0,269 ( $p > 0,05$ ) dan kepatuhan berlalu lintas sebesar 0,112 ( $p > 0,05$ ). Kesadaran diri apabila ditinjau dari usia juga tidak memiliki perbedaan dilihat dari nilai signifikansi sebesar 0,208 ( $p > 0,05$ ). Sedangkan, apabila dilihat dari kepatuhan maka terlihat perbedaan kepatuhan berlalu lintas ditinjau dari usia dengan nilai signifikansi sebesar 0,008 ( $p < 0,05$ ). Dewasa awal memiliki kepatuhan berlalu lintas lebih besar dengan nilai *mean* 46,22 dibanding dewasa madya sebesar 42,62.

### Pembahasan

Berdasarkan hasil uji hipotesis yang diperoleh maka dalam penelitian ini menunjukkan bahwa kesadaran diri secara signifikan mampu menggambarkan kepatuhan berlalu lintas pada pengendara bermotor.

Agus, Mustari dan Umar (2016) mengemukakan bahwa tingkat kesadaran diri dapat diukur melalui pengetahuan, pemahaman, sikap dan perilaku terhadap hukum. Solso, Maclin, dan Maclin (2008) mengemukakan bahwa kesadaran diri adalah kondisi saat fisik dan psikologis memiliki hubungan yang saling terkait satu sama lain dengan kehidupan mental tentang tujuan hidup, emosi, dan proses kognitif yang mengikutinya. Pengendara yang memiliki proses kognitif meliputi pengetahuan, pemahaman, serta sikap dan perilaku hukum yang baik akan memiliki tingkat kesadaran diri yang baik. Kesadaran diri memiliki korelasi positif dengan kepatuhan. Taraf kesadaran diri pengendara dapat diukur melalui tingkat kepatuhan terhadap aturan. Pengendara dengan tingkat kesadaran hukum yang tinggi akan memiliki tingkat kepatuhan yang tinggi.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Safitri dan Rahman (2013) yang menemukan bahwa kesadaran diri memiliki pengaruh terhadap kepatuhan dalam berlalu lintas. Pengendara yang memiliki kesadaran diri yang baik mampu menurunkan tingkat kecelakaan berlalu lintas. Indra penglihatan juga memiliki peranan penting dalam meningkatkan tingkat kesadaran dalam berlalu lintas. Kesadaran dan kepatuhan hukum merupakan satu kesatuan yang harus dijalankan pengendara dalam kehidupan bermasyarakat. Apriandhini, Santi dan Widhi (2021) mengemukakan bahwa kesadaran terhadap hukum dan kepatuhan hukum merupakan seperangkat nilai yang diharapkan mampu menjadi rambu untuk pengendara dalam mematuhi. Blass (1999) mengemukakan bahwa kepatuhan merupakan kemampuan untuk menerima dan menjalankan peraturan dari pengendara lain. Banyak manfaat yang akan diperoleh ketika pengendara mematuhi sebuah aturan saat berkendara seperti menurunnya tingkat kecelakaan.

Penelitian lain yang dilakukan oleh Olfabri, Suroso, Setyanto, dan Kaukabb (2021) menemukan bahwa kesadaran diri dan kecelakaan berlalu lintas memiliki korelasi negatif. Pengendara yang memiliki kesadaran diri yang tinggi umumnya mengalami kecelakaan berlalu lintas yang rendah. Sejalan dengan penelitian Rosana (2014) yang menemukan bahwa untuk mematuhi aturan lalu lintas dibutuhkan kesadaran diri yang baik. Kesadaran diri berfungsi untuk meningkatkan pemahaman terhadap sanksi yang akan diperoleh ketika melakukan pelanggaran. Penelitian yang dilakukan oleh Firmansyah dan Hasanah (2021) menemukan bahwa kesadaran pengendara tidak cukup untuk membuat seseorang patuh. Banyak masyarakat yang mengetahui

dan memahami hukum dengan baik namun cenderung tidak mematuhi aturan tersebut. Hal tersebut umumnya disebabkan oleh faktor sosial dan pengendara. Gultom (2009) mengemukakan bahwa karakter juga mampu memengaruhi kepatuhan pengendara.

Firmansyah dan Hasanah (2021) mengemukakan bahwa tingkat kesadaran diri terhadap suatu aturan dapat diukur dari perilaku nyata pengendara terhadap suatu aturan. Pengendara yang memiliki kesadaran diri yang baik akan menerapkan peraturan berlalu lintas dalam kehidupan sehari-hari secara nyata. Tingkat kepatuhan pada setiap pengendara tidak bersifat tetap namun terkadang tingkat kepatuhan naik turun. Hal ini dapat disebabkan oleh keadaan lingkungan, keadaan fisik dan mental pengendara. Firmansyah dan Hasanah (2021) mengemukakan bahwa kesadaran pengendara terhadap suatu hukum mampu menjadi tolak ukur keterfungsian aturan yang ditetapkan oleh pemerintah. Sehingga untuk menciptakan kesamaan kesadaran hukum dan kepatuhan hukum dibutuhkan peraturan yang bersifat rasional dan memiliki prosedur yang jelas. Aturan yang kurang jelas dan tidak wajar umumnya menyebabkan pengendara enggan untuk mematuhi.

Deskripsi analisis tambahan diketahui bahwa dari tiga data demografik terhadap variabel didapatkan bahwa terdapat perbedaan kepatuhan berlalu lintas ditinjau dari usia. Dewasa awal menunjukkan kepatuhan yang lebih tinggi dibanding dewasa madya. Muti'ah (2021) mengemukakan bahwa pengendara yang berada pada rentang usia dewasa awal sudah mampu untuk memahami dan menelaah informasi yang diterima seperti aturan berlalu lintas sehingga hal tersebut mampu membentuk perilaku seperti kepatuhan yang semakin meningkat.

## **KESIMPULAN**

Hasil penelitian ini mengindikasikan adanya hubungan yang sangat signifikan antara tingkat kesadaran diri dengan tingkat kepatuhan berlalu lintas di Kota Makassar. Dalam konteks ini, kesadaran diri memainkan peran penting dalam menentukan sejauh mana pengendara kendaraan bermotor patuh terhadap aturan lalu lintas. Dengan kontribusi sebesar 72,6%, kesadaran diri mempengaruhi perilaku kepatuhan berlalu lintas. Selain itu, temuan tambahan menunjukkan bahwa tidak ada perbedaan yang signifikan dalam tingkat kesadaran diri berdasarkan jenis kendaraan, jenis kelamin, atau usia pengendara. Namun, hasil tambahan menunjukkan perbedaan dalam tingkat kepatuhan berlalu lintas berdasarkan usia. Dewasa awal cenderung lebih patuh daripada dewasa madya.

Perlu penelitian lebih lanjut mengenai hubungan kesadaran diri dengan faktor-faktor pendukung perilaku kepatuhan terhadap aturan sosial. Diperlukan penelitian lebih lanjut mengenai perbedaan tingkat kesadaran diri dan kepatuhan berlalu lintas dalam konteks berbagai program lalu lintas. Pengendara sebaiknya selalu mematuhi aturan dalam berkendara sebagai upaya meningkatkan keselamatan di jalan. Pihak yang bertanggung jawab perlu mengembangkan program atau inovasi yang dapat mengurangi tingkat pelanggaran lalu lintas dalam berkendara.

## **DAFTAR REFERENSI**

- Agus, A.A., Mustari., & Umar, F. (2016). Analisis tingkat kepatuhan hukum berlalu lintas bagi pengemudi angkutan umum antar kota di makasar. *Jurnal administrasi Publik*, 6(2), 55-64.
- Alyandi, Y. F., & Putranto, L. S. (2018). Hubungan pendidikan di dalam keluarga terhadap perilaku pengemudi kendaraan bermotor saat berlalu lintas. *JMTS: Jurnal Mitra Teknik Sipil*, 1(1), 48-54. <https://doi.org/10.24912/jmts.v1i1.2241>.
- Amriel, G. P. (2015) Hubungan antara kontrol diri dengan kepatuhan berlalu lintas pada remaja pengendara sepeda motor di surabaya. *Skripsi*. Universitas Airlangga.
- Apriandhini, M. Santi, Y., & Widhi, E. N. (2021). Kesadaran dan kepatuhan hukum terhadap penerapan protokol kesehatan masa pandemi covid-19 di upbjj ut samarinda. *Jurnal Hukum, Humaniora, Masyarakat dan Budaya*, 1(1), 75-83.

- Arifin, M., Prasetya, K., Sander, J. V. A., Khothimah, K., & Ardhana, R. (2020). Tingkat kesadaran masyarakat terhadap penerapan sistem e-tilang kota surabaya. *Student Journal of Public Management*, 1-17.
- Badan Pusat Statistik. (2015). Jumlah kecelakaan, korban mati, luka berat, luka ringan, dan kerugian materi 2014-2016. (Online: <https://www.bps.go.id/indicator/17/513/2/jumlah-kecelakaan-korban-mati-luka-berat-luka-ringan-dan-kerugian-materi.html>, diakses Maret 2022).
- Badan Pusat Statistik Surabaya. (2017). *Kota surabaya dalam angka tahun 2016*. Surabaya: Badan Pusat Statistik.
- Baron, A. R & Byrne, D. (2003). *Psikologi sosial*. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Fahmi, K. (2021). Faktor penyebab kecelakaan lalu lintas dan perilaku berkendara pada siswa sekolah menengah atas di pasir pengaraian riau. *Jurnal Ilmiah Cano Ekonomos*, 10(1), 1-10.
- Firmansyah, S., & Hasanah, S. W. (2021). Pengembangan budaya kesadaran hukum berlalu lintas pada masyarakat desa peniti kabupaten mempawah. *Jurnal Pendidikan Kewarganegaraan*, 5(1), 123-136.
- Gultom, F. R. (2009). Legal compliance on the road as the effort to overcome jakarta's traffic congestion. *Jurnal Dinamika Hukum*, 19(3), 612-629. <https://doi.org/10.20884/1.jdh.2019.19.3.2601>.
- Muti'ah, A. (2021). Faktor-faktor yang berhubungan dengan kepatuhan masyarakat menerapkan protokol kesehatan di kelurahan cempaka kota banjarbaru tahun 2021. *Disertasi*. Universitas Islam Kalimantan.
- Nursalim, M. (2017). Pengaruh citra polisi, pengetahuan siswa dan agresivitas dengan kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas pada siswa di Bandar Lampung. *Al-Adyan: Jurnal Studi Lintas Agama*, 12(1), 84-104.
- Olfebri, O., Suroso, A., Setyanto, R., & Kaukab, E. (2021). Self-awareness and social self-supervision in online transportation industry. *International Journal of Data and Network Science*, 5(3), 433-438.
- Ristia, E. (2019). Kepatuhan berlalu lintas ditinjau dari sikap terhadap polisi dan jenis kelamin. *Disertasi*. UIN Raden Intan Lampung.
- Roediger, H. L. III., Rushton, J. P., Capaldi, E. D., & Paris, S. G. (1984). *Psychology*. Boston: Little Brown.
- Rosana, E. (2014). Kepatuhan hukum sebagai wujud kesadaran hukum masyarakat. *Jurnal Tapis: Jurnal Teropong Aspirasi Politik Islam*, 10(1), 61-84.
- Safitri, S., & Rahman, T. (2013). Tingkat kepatuhan hukum siswa sma kartika iv-3 surabaya terhadap etika berlalu lintas menurut tentang lalu lintas dan angkutan jalan. *Kajian Moral dan Kewarganegaraan*, 3(1), 485-499.
- Setyowati, D. L., Firdaus, A. R., & Rohmah, N. R. (2019). Faktor penyebab kecelakaan lalu lintas pada siswa sekolah menengah atas di kota samarinda. *The Indonesian Journal of Occupational Safety and Health*, 7(3), 329-338. <https://doi.org/10.20473/ijosh.v7i3.2018.329-338>.
- Tahir, A. (2006). Studi penyebab kecelakaan lalu lintas di kota surabaya. *Teknik Sipil*, 8(2), 1-9.
- Taufik, & Ifdil. (2019). The conditions of self-awareness among faculty member on excellent academic services. *Jurnal Penelitian Pendidikan Indonesia*, 5(1), 24-27. <https://doi.org/10.29210/02019313>.
- World Health Organization. (2004). *World report on road traffic injury prevention*. Switzerland: World Health Organization.
- Zuhdi, A. Y., & Basuki, R. (2011). Analisa dampak lalu lintas hotel rich palace. *Seminar Nasional Aplikasi Teknologi Prasarana Wilayah*, 301, 157-171.
- .....