



Media Pengkajian Manajemen dan Akuntansi

<https://jurnal.universitaspuptrabangsa.ac.id/index.php/fokbis/index>

ISSN: 2623-2480/ P-ISSN: 1693-5209

## Peran Mediasi Kesadaran Diri untuk Memprediksi Perilaku Kepatuhan Pengendara: Survey Pasca New Normal Covid-19

Olfebri<sup>1</sup>, Gus Andri<sup>2</sup>, Rohana Sitanggang<sup>3</sup>

Institut Transportasi dan Logistik Trisakti<sup>1,3</sup>, Universitas Tamansiswa Padang<sup>2</sup>  
email: olfebri@yahoo.co.id<sup>1</sup>

### Article Information

#### History of Article:

Received February 2<sup>nd</sup> 2022

Accepted July 7<sup>th</sup> 2022

Published July 8<sup>th</sup> 2022

#### DOI:

10.32639/fokbis.v21i1.131



### ABSTRAK

Organisasi Kesehatan Dunia (WHO) memperkirakan bahwa kecelakaan lalu lintas jalan adalah penyebab utama ketiga 'kematian dan penyakit' di seluruh dunia. Oleh karena itu, banyak negara telah meluncurkan program keselamatan untuk mengurangi kecelakaan lalu lintas dengan meningkatkan kesadaran diri masyarakat. Penelitian ini mengkaji tentang peran mediasi kesadaran diri dalam hubungan antara sikap keselamatan dan norma subjektif terhadap perilaku kepatuhan berkendara di masa new normal covid-19. Sebanyak 154 pengemudi ojek online di wilayah DKI Jakarta. Data dikumpulkan melalui kuesioner dan dianalisis menggunakan perangkat lunak AMOS untuk mengungkap efek mediasi dari kesadaran diri. Hasil penelitian, ditemukan peran mediasi kesadaran diri dalam hubungan norma subjektif dengan perilaku kepatuhan berkendara pengemudi ojek online. Dalam hubungan antara sikap keselamatan dan perilaku kepatuhan mengemudi, tidak ada peran mediasi kesadaran diri. Perlu sosialisasi intensif terkait peraturan lalu lintas terkait covid-19 kepada pengemudi kendaraan bermotor khususnya pengemudi ojek online.

**Kata Kunci:** Sikap Keselamatan; Norma Subjektif; Kesadaran Diri; Perilaku Kepatuhan Berkendara

### ABSTRACT

The World Health Organization (WHO) estimates that road traffic accidents are the third leading cause of 'death and disease' worldwide. Therefore, many countries have launched safety programs to reduce traffic accidents by increasing public self-awareness. This study examines the mediating role of self-awareness in the relationship between safety attitudes and subjective norms on driving compliance behavior in the post-new normal covid-19. A total of 154 online motorcycle ojek drivers in the DKI Jakarta area. Data were collected through questionnaires and analyzed using AMOS software to reveal the mediating effect of self-awareness. The results of the study, found the mediating role of self-awareness in the relationship of subjective norms with driving compliance behavior of online motorcycle ojek drivers. In the relationship between safety attitudes and driving compliance behavior, there is no mediating role of self-awareness. Intensive socialization of traffic regulations related to covid-19 is needed to motorized vehicle drivers, especially online motorcycle ojek drivers.

**Keywords:** Safety Attitudes; Subjective Norms; Self-Awareness; Driving Compliance Behavior

## PENDAHULUAN

Peran transportasi terlihat dari kontribusinya terhadap terciptanya hubungan yang efektif dari rantai pasokan barang dan jasa, pengiriman input antara, dan pengiriman barang akhir (Vukić, Mikulić, & Keček, 2021). Interaksi yang baik dan ideal antar komponen transportasi (penumpang, barang, sarana dan prasarana) akan membentuk sistem transportasi yang menyeluruh, efektif dan efisien (Mantoro, 2021). Perkembangan di sektor transportasi di masa kini walaupun membawa kemudahan pada banyak sektor kehidupan, tetapi juga berdampak pada meningkatnya risiko kecelakaan. Menurut Korlantas Polri tahun 2019 disepanjang tahun 2018 dari 196.457 kejadian kecelakaan 73,49% kecelakaan lalu lintas melibatkan sepeda motor, dengan mengendarai sepeda motor tentunya adalah hal yang praktis bisa dilakukan untuk melewati kemacetan untuk mencapai tujuan.

Penyebab terjadinya kecelakaan saat mengemudi sangat bervariasi, tergantung pada jenis gangguan tertentu, seperti berbicara di telepon selular, memanipulasi sistem hiburan audio, makan atau minum, merokok, berbicara dengan penumpang, mencari atau merapikan suatu objek, melihat suatu di luar kendaraan dan melebihi kecepatan (Beck & Watters, 2016; lio, Guo, & Lord, 2021; Prat, Gras, Planes, Font-Mayolas, & Sullman, 2017; Tucker, Pek, Morrish, & Ruf, 2015). Menurut (Prat *et al.*, 2017) perilaku penggunaan telepon seluler saat berkendara dinilai sebagai yang paling beresiko akan terjadinya kecelakaan. Intensifnya penggunaan telepon seluler saat berkendara adalah perilaku yang paling sering dilakukan (Pires *et al.*, 2020). Penggunaan telephone selular saat berkendara oleh pengendara sepeda motor ojek online merupakan kegiatan yang berbahaya. Perilaku ini memberikan beban tugas sekunder kognitif tambahan yang pada gilirannya meningkatkan resiko kecelakaan (Dingus *et al.*, 2019). Berbicara di telepon seluler saat berkendara tidak hanya mengurangi keselamatan pengemudi, tetapi juga mengurangi kesadaran mereka akan keselamatan mengemudi (Sanbonmatsu, Strayer, Biondi, Behrends, & Moore, 2016). Meningkatkan kesadaran diri memainkan peran kunci untuk mengurangi kemungkinan risiko dalam aktivitas mengemudi (Amado, Arkan, Kaça, Koyuncu, & Turkan, 2014). Kesadaran diri akan kemampuan mengemudi merupakan faktor penting yang mempengaruhi keputusan pengemudi untuk meningkatkan kinerja perilaku mengemudi agar tetap aman di jalan (Chen *et al.*, 2021).

Banyak penelitian telah menunjukkan penerapan *Theory of Planned Behavior* dalam memahami perilaku, baik perilaku kecepatan maupun perilaku kepatuhan pengemudi. Meskipun studi perilaku memberikan dukungan yang kuat akan tetapi terdapat perbedaan hasil penelitian pada variabel norma subjektif, studi (Abdul Hanan, Said, Mohd Kamel, & Che Amil, 2015) norma subyektif berpengaruh signifikan terhadap niat perilaku pejalan kaki. Kemudian studi (Castanier, Deroche, & Woodman, 2013) norma subyektif adalah prediktor positif yang signifikan dari niat perilaku. Demikian juga dengan studi (Warner, Özkan, & Lajunen, 2009) norma subjektif berpengaruh positif dan signifikan terhadap niat pengemudi untuk mematuhi batas kecepatan di jalan raya. Sebelumnya studi (Şimşekoğlu & Lajunen, 2008) norma subyektif memiliki hubungan positif dengan niat menggunakan sabuk pengaman baik untuk jalan perkotaan maupun pedesaan. Sementara studi (Diaz, 2002) norma subjektif berpengaruh negatif terhadap niat perilaku pejalan kaki untuk melanggar lalulintas. Studi (Aghamolaei, Ghanbarnejad, Tajvar, Asadiyan, & Ashoogh, 2013) norma subjektif berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap niat perilaku berkendara di Terminal Truk Kargo Bandar Abas Iran.

Karena tingginya perilaku pengendara dalam menyebabkan terjadinya kecelakaan yang melibatkan resiko tinggi nyawa manusia melayang, sejumlah langkah perlu dikaji guna menurunkan situasi yang ada. Artikel ini mengajukan bahwa kinerja keselamatan berkendara selama new normal Covid-19 dapat ditingkatkan dengan meningkatkan kesadaran diri pengendara akan perilaku kepatuhan berlalu lintas. Berdasarkan perbedaan hasil penelitian dalam penelitian sebelumnya, maka penelitian ini bermaksud memperluas penelitian sebelumnya, yaitu dengan menguji variabel kesadaran diri yang diprediksi dapat memediasi hubungan antara norma subjektif dengan perilaku kepatuhan berkendara pengendara ojek

onlien pada masa new normal pandemi covid-19. Eksplorasi dan pengujian empiris terhadap variabel kesadaran diri yang berpotensi sebagai mediasi penting untuk dilakukan, karena dapat untuk memperjelas hubungan norma subjektif dengan perilaku kepatuhan berkendara. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui peran mediasi kesadaran diri pada hubungan norma subjektif dengan perilaku kepatuhan berkendara ojek online pada waktu pandemi covid-19.

## KAJIAN LITERATUR DAN PENGEMBANGAN HIPOTESIS

### *Theory of Planned Behavior*

Tinjauan tentang keselamatan jalan dapat dilihat dari berbagai penelitian tentang keselamatan jalan, teori yang berlaku tentang perubahan perilaku, desain strategis dan evaluasi diantaranya adalah the *Rogers Protection Motivation (Prentice-Dunn & Rogers, 1986)*, *Social Learning Theory (Akers, La Greca, Cochran, & Sellers, 1989; Bandura & McClelland, 1977)* dan *The Theory of Planned Behavior (Ajzen, 1991)*. Diantara teori-teori ini, yang sering digunakan dalam mengembangkan penelitian perubahan perilaku keselamatan jalan adalah *The Theory of Planned Behavior*. Banyak penelitian telah menunjukkan penerapan *Theory of Planned Behavior* (TPB) dalam memahami perilaku, baik perilaku kecepatan maupun perilaku kepatuhan pengemudi. Selama beberapa dekade, Theory of Planned Behavior/Teori Perilaku Terencana (TPB; Ajzen, 1985) telah berada di garis depan penelitian yang bertujuan untuk memprediksi dan memahami perilaku sosial, serta menyediakan kerangka kerja untuk pengembangan terapi perilaku (Rutter, 2002). Menurut teori perilaku terencana, sikap orang terhadap perilaku, norma subjektif mereka dan kontrol perilaku yang dirasakan menentukan perilaku mereka secara tidak langsung melalui niat (Elliott, Armitage, & Baughan, 2007). Semakin positif sikap dan norma subjektif dan semakin tinggi rasa kontrol perilaku, semakin besar kemungkinan individu untuk terlibat dalam perilaku (Ajzen, 2002). Sikap orang terhadap suatu perilaku ditentukan oleh keyakinan mereka tentang konsekuensi yang mungkin timbul dari perilaku tersebut, norma subjektif mereka ditentukan oleh keyakinan mereka tentang harapan normatif orang lain yang penting dan kontrol perilaku yang dirasakan mereka ditentukan oleh keyakinan mereka tentang keberadaan faktor-faktor yang mungkin memfasilitasi atau menghambat kinerja perilaku (Ajzen, 1991).

Sejumlah penelitian telah menunjukkan penerapan TPB dalam memahami perilaku berlalu lintas, misalnya, studi (Hung, 2011; Mahawar *et al.*, 2013) meneliti pendidikan dalam keselamatan lalu lintas, (Cestac, Paran, & Delhomme, 2011) perilaku menelebihi batas kecepatan pengemudi muda, (Abdul Hanan *et al.*, 2015; Cestac *et al.*, 2011; Khanjani, Tavakkoli, & Bazargan-Hejazi, 2019; Prat *et al.*, 2017) pelanggaran lalulintas.

Sikap adalah pernyataan evaluatif terhadap objek, orang atau peristiwa yang mencerminkan perasaan seseorang terhadap sesuatu. sikap memprediksi perilaku masa depan secara signifikan dan memperkuat keyakinan (Robbins, 2009). Menurut (Dalmeri & Gea, 2015) sikap menjadi salah satu unsur pembentuk kesadaran diri, didalamnya terdapat dua komponen berupa kebersamaan dan kecerdasan. Kebersamaan sebagai makhluk sosial, unsur kebersamaan dan bermasyarakat harus ada dan tertanam pada setiap individu. Sebelumnya (Brown & Ryan, 2003) elemen sikap reseptif membantu dalam membedakan antara perhatian dan aspek kesadaran diri lainnya, seperti yang dicatat oleh ketika membedakan antara dua mode pengaturan diri yaitu, pemantauan (diwakili oleh perhatian) dan pengendalian (diwakili oleh perhatian diri pribadi). Sementara (Dinh, Vū, McIlroy, Plant, & Stanton, 2020) sikap harus menjadi sasaran untuk intervensi keselamatan jalan raya yang bertujuan untuk meningkatkan kesadaran diri dari perilaku pengguna jalan.

Norma subjektif merupakan faktor dari luar individu yang berisi persepsi seseorang tentang apakah orang lain akan menyetujui atau tidak menyetujui suatu tingkah laku yang dilakukan (Baron, Byrne, & Branscombe, 2006). Norma subjektif mengacu pada keyakinan normatif dari lingkungan sosial yang membuat individu melakukan perilaku tertentu. Aspek ini terutama berlaku dari tekanan sosial yang dirasakan dan berasal dari orang-orang penting yang ada disekitar individu (Montaño & Kasprzyk, 2015).

(Elliott *et al.*, 2007) menunjukkan bahwa TPB dapat menjelaskan proporsi besar varians dalam niat, perilaku yang dilaporkan sendiri dan tingkat rata-rata perilaku yang diamati yang diperoleh dari pengamatan terus-menerus dari saat ke saat dalam kecepatan mengemudi dalam simulator mengemudi dengan kesetiaan tinggi. Kemudian menurut studi (X. Wang, Xu, & Hao, 2019) model TPB untuk memprediksi pengaruh beberapa faktor sosio-psikologis dalam model persamaan struktural pada perilaku pelanggaran pengemudi yang dilaporkan sendiri pada perubahan jalur di persimpangan perkotaan. Secara keseluruhan, menemukan bukti yang mendukung bahwa niat perilaku dan norma subjektif berhubungan signifikan dengan perilaku pelanggaran perubahan jalur yang dilaporkan sendiri. Demikian juga dengan studi (Yusuf & Oluwatoyin, 2019) meneliti hubungan kausal yang dihipotesiskan dari "Sikap" ke "Niat", "Norma Subjektif" ke "Niat" dan "Niat" ke "Perilaku Aktual". Semua koefisien jalur secara praktis dan signifikan dan model kami menjelaskan 86 persen varians "Perilaku Aktual". Implikasi dari hal ini adalah sikap dan norma subjektif memainkan peran penting dalam pembentukan niat pengguna untuk menggunakan helm dan niat ini diterjemahkan ke dalam perilaku aktual yang digunakan. Oleh karena itu, para pengambil kebijakan harus menargetkan peningkatan sikap masyarakat dan penggunaan hubungan keluarga untuk mengurangi kecelakaan sepeda motor ojek online.

### **Kesadaran Diri**

Kesadaran diri secara luas didefinisikan sebagai sejauh mana orang-orang sadar akan keadaan internal dirinya dan interaksi dengan orang lain (Sutton, 2016). Kesadaran diri merupakan kecenderungan individu yang secara konsisten mengarahkan kesadarannya kedalam atau keluar dirinya (Fenigstein, Scheier, & Buss, 1975). Kemudian (Crisp & Turner, 2010) menyatakan kesadaran diri adalah keadaan psikologis di mana orang menyadari sikap, perasaan dan perilaku mereka.

Auzoult, Lheureux, Hardy-Massard, Minary, & Charlois, 2015 menjelaskan pentingnya kesadaran diri dalam menjelaskan perilaku di jalan raya, dimana kesadaran diri publik berkorelasi positif dengan persepsi efektivitas dari dua jenis intervensi keselamatan jalan. Perilaku sosial yang diatur terkait kepatuhan dengan standar sosial melalui peningkatan kesadaran diri publik membuat pengemudi lebih menerima sumber pengaruh eksternal. Hasil serupa diperoleh pada hubungan antara kesadaran diri pribadi dan efektivitas intervensi komunikasi sosial. Hubungan antara kesadaran diri pribadi dan persepsi efektivitas komunikasi sosial menunjukkan bahwa pengemudi dengan kesadaran diri pribadi yang tinggi lebih cenderung untuk menerima intervensi komunikasi sosial dan kemudian mengubah standar pribadi mereka. Oleh karena itu dengan memperhatikan aspek praktis dari tindakan pencegahan dengan memposisikan kesadaran diri sebagai elemen pendorong perubahan perilaku.

Secara umum bahwa pengemudi yang berisiko cenderung kurang kooperatif, lebih cenderung mencari kegembiraan, kurang menunjukkan pengendalian diri dan kurang menghormati rasa tanggung jawab dan komitmen. Berbicara di telepon seluler misalnya saat berkendara tidak hanya mengurangi keselamatan pengemudi, tetapi juga mengurangi kesadaran mereka akan keselamatan mengemudi (Sanbonmatsu *et al.*, 2016). Peningkatan kesadaran diri dikaitkan dengan penurunan tindakan yang tidak aman dan penilaian risiko subjektif, dimana kesadaran diri berpengaruh negatif terhadap tindakan yang tidak aman dan penilaian risiko subjektif (Sætrevik & Hystad, 2017). Kesadaran diri akan kemampuan mengemudi merupakan faktor penting yang mempengaruhi keputusan pengemudi untuk meningkatkan kinerja/perilaku mengemudi agar tetap aman di jalan (Chen *et al.*, 2021).

Berdasarkan literatur review diatas maka hipotesis dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

**H<sub>1</sub>:** Ada efek positif sikap keselamatan terhadap kesadaran diri.

**H<sub>2</sub>:** Ada efek positif norma subjektif yang dirasakan terhadap kesadaran diri

**H<sub>3</sub>:** Ada efek positif kesadaran diri terhadap perilaku kepatuhan berkendara.

**H<sub>4</sub>:** Terdapat pengaruh langsung sikap keselamatan terhadap perilaku kepatuhan berkendara.

**H<sub>5</sub>:** Terdapat pengaruh langsung norma subjektif terhadap perilaku kepatuhan berkendara.

**H<sub>6</sub>:** Terdapat pengaruh mediasi kesadaran diri pada hubungan kausal antara sikap dengan perilaku kepatuhan berkendara.

H<sub>7</sub>: Terdapat pengaruh mediasi kesadaran diri pada hubungan kausal antara norma subjektif dengan perilaku kepatuhan kepatuhan berkendara.

## METODE PENELITIAN

Studi yang dilakukan adalah dalam bentuk penelitian quantitative survey dengan meneliti bagaimana pengaruh sikap keselamatan dan norma subjektif terhadap perilaku kepatuhan pengendara ojek online yang di mediasi variable kesadaran diri. Sampel dalam penelitian ini adalah 154 pengendara sepeda motor ojek online berusia muda antara 25-45 tahun dan yang beroperasi di DKI Jakarta. Pengendara ini dipilih karena mereka setiap hari mengendarai sepeda motor setiap hari untuk menjemput dan mengantar penumpang ketempat tujuan.

Sikap keselamatan menggunakan lima item pernyataan dengan penilaian *scala likert*, mulai dari 1 (sangat tidak setuju) sampai 5 (sangat setuju). Skala tersebut menunjukkan pernyataan evaluatif terhadap sikap keselamatan berkendara di era new normal pandemi covid-19 yang mencerminkan sikap responden. Item ini adalah pengembangan dari (Yahia, Ismail, Albrka, Almselati, & Ladin, 2014).

Enam item digunakan untuk mengukur norma subjektif, peserta menilai sejauh mana anggota keluarga, teman-teman penting bagi mereka untuk mendukung peraturan berlalu-lintas Era New Normal Pandemi Covid-19. Selain itu, peserta menilai sejauh mana petugas akan menilang mereka untuk pelanggaran. Konstruk ini diukur pada skala 5 poin, mulai dari 1 = "sangat tidak setuju" hingga 5 "sangat setuju". Item ini adalah pengembangan dari (X. Wang et al., 2019).

Enam item digunakan untuk mengukur kesadaran diri dengan menggunakan lima item pada *scala likert*, mulai dari 1 (tidak pernah) sampai 5 (hampir selalu). Responden memilih frekuensi kesadaran diri saat berkendara di era new normal pandemi covid-19. Skala tersebut menunjukkan konsistensi internal pengendara. Item adalah pengembangan dari (Brown & Ryan, 2003).

Enam item digunakan untuk mengukur perilaku berkendara. Peserta menilai sejauh perilaku berkendara mereka selama new normal pandemi covid-19. Konstruk perilaku kepatuhan diukur pada skala 5 poin, mulai dari 1 = "sangat tidak setuju" hingga 5 "sangat setuju". Item ini adalah pengembangan dari (Ghous, 2019).

Pengujian model yang diajukan dalam penelitian ini menggunakan alat analisis *structural equation modelling* (Hair, Black, Babin, Anderson, & Tatham, 2006), dilakukan uji *convergent validity* dengan loading factor  $\geq 0,50$  dan *construk reliability*  $\geq 0,60$ , uji *univariate* dengan nilai CR berada antara -2,5 s/d 2,5, uji *multivariate* semua nilai CR  $< 2,5$ . Evaluasi kriteria Goodness of Fit seperti; Chi Square diharapkan kecil, Probability  $\geq 0,05$ , RMSEA  $\leq 0,08$ , GFI  $\geq 0,90$ , AGFI  $\geq 0,90$ , Cmin/df  $\leq 2,00$ , TLI  $\geq 0,95$ , CFI  $\geq 0,95$ . Interpretasi dari hasil yang didapat berupa penerimaan semua hipotesis diterima apabila nilai  $\beta > 0$ , dimana  $\beta$  merupakan nilai parameter estimate serta nilai  $P < 0,05$ . Uji mediasi menggunakan *sobel test* dengan nilai  $t_{\text{statistik}} > \text{nilai } t_{\text{tabel}}$  atau nilai p value  $< \alpha (0,05)$ , maka variabel yang dihipotesiskan sebagai variabel mediasi.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Uji Validitas Konvergen melalui loading faktor, nilai loading faktor untuk item pertanyaan X5 (membantu orang lain untuk memahami rambu lalu lintas), X7 (famili mendorong untuk mematuhi peraturan lalu lintas), Z1 (mengemudi secara mekanis dan binggung bagaimana bisa sampai ke suatu tempat) dan Y6 (melakukan disinfeksi kendaraan dan atribut lainnya setelah selesai digunakan) mempunyai nilai loading faktor kecil dari 0,50. Maka lima item ini di drop dari model dan tidak digunakan untuk pengujian selanjutnya. Dari butir item yang valid dilakukan uji reliability dengan metode *Construk Reliability (CR)*, hasil uji *Construk Reliability (CR)*  $\geq 0,60$  maka butir-butir item pada variabel-variabel ini dinyatakan reliabel.

Sebelumnya penulis melaksanakan salah satu uji asumsi yang harus dipenuhi dalam analisis SEM adalah uji normalitas. Pada penelitian ini penulis menggunakan Eliminasi Outlier dengan melihat jarak mahalnobis data yang digunakan lihat tabel 1. Semua nilai  $P2 > 0.05$  artinya tidak ada outlier, maka dapat disimpulkannya semua data sampel layak untuk digunakan.

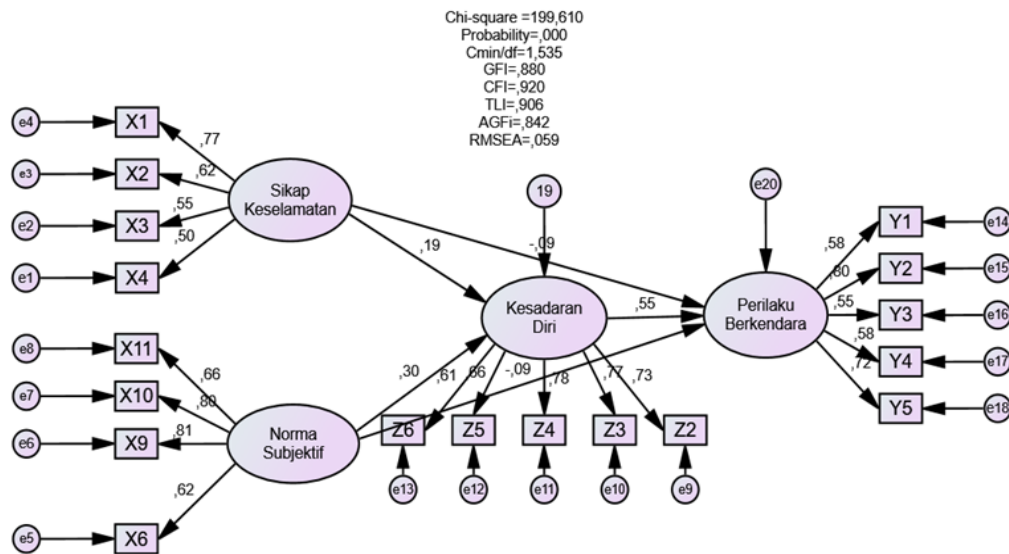
Tabel 1. Hasil Uji Normalitas

Observation number	Mahalanobis d-squared	p1	p2
26	40,524	,003	,350
97	37,978	,006	,235
96	37,745	,006	,077
125	35,345	,013	,134
124	32,674	,026	,378
82	32,660	,026	,221
142	31,260	,038	,364
113	29,922	,053	,569
147	29,823	,054	,455

Sumber: Data primer diolah (2022)

Selanjutnya Uji Normalitas data setelah Trimming yaitu uji univariate dan uji multivariate. Hasil pengolahan data hasil uji univariate adalah semua nilai pada cr berada antara -2,5 s/d 2,5, maka dapat disimpulkan secara univariate data adalah normal. Demikian juga pada uji multivariate semua nilai cr < 2,5, maka dapat disimpulkan secara Multivariate data adalah normal.

Uji *Goodness of Fit* pertama menghasilkan standar nilai GFI  $0,880 < 0,900$  dan AGFI  $0,842 < 0,900$  dengan model tidak layak diterima, lihat gambar 1.



Sumber: Data primer diolah (2022)

Gambar 1. Uji Goodness of Fit

Uji kelayakan model menghasilkan standar nilai GFI dan AGFI dengan model tidak layak diterima, maka peneliti perlu melakukan *modification indices*. Hasil pengolahan data *modification indices*. Dari pengolahan data *modification indices* dihasilkan uji kelayakan model atau *Goodness of Fit* menghasilkan standar nilai sebagai berikut; Nilai chi square diharapkan kecil, nilai dari hasil pengolahan data *modification indices* adalah 102,315 lebih kecil dibanding nilai Chi Square sebelumnya yaitu 199,610. Nilai Cmin/df adalah  $0,882 < 2$ , n GFI adalah  $0,932 > 0,90$ , TLI adalah  $1,021 > 0,90$ , dan CFI adalah  $1,000 > 0,90$  maka dapat disimpulkan model dinyatakan fit. Nilai RMSEA adalah 0,00 jadi nilai RMSEA berada antara 0,00 sampai dengan 0,05 maka dapat disimpulkan model adalah sempurna.

Selanjutnya dilakukan uji hipotesis, dengan hasil sebagai berikut; Nilai jalur dari sikap keselamatan ke kesadaran diri adalah ( $\beta=0,102$ ,  $p=0,416 > 0,05$ ). Hasil ini mengindikasikan bahwa hipotesis 1 ditolak. Walaupun demikian, norma subjektif memiliki efek positif dan signifikan pada kesadaran diri ( $\beta=0,344$ ,  $p=0,005 < 0,05$ , hipotesis 2 diterima. Selanjutnya, hipotesis 3 diterima, kesadaran diri memiliki efek positif pada perilaku kepatuhan berkendara ( $\beta=0,556$ ,  $p=0,000 < 0,05$ . Hipotesis 4 dan 5 tidak diterima, pengaruh sikap keselamatan dengan perilaku kepatuhan berkendara adalah tidak signifikan ( $\beta=-0,106$ ,  $p=0,384 > 0,05$ ) demikian juga norma subjektif dengan perilaku kepatuhan berkendara karena nilai ( $\beta=0,580$ ,  $p=0,630 > 0,05$ ).

Uji mediasi mensyaratkan variabel bebas dan variabel mediasi berhubungan signifikan. Dari hasil pengolahan data sikap keselamatan tidak berhubungan signifikan dengan kesadaran diri. Hal ini menandakan bahwa hubungan mediasi tidak mungkin terjadi, karena itu hipotesis 6 tidak diterima. Peningkatan kesadaran diri dihipotesiskan memiliki efek mediasi terhadap hubungan norma subjektif dengan perilaku kepatuhan. Untuk mengetahui hubungan ini dilakukan dengan uji Sobel. Sebelum melakukan uji Sobel terlebih dahulu dapat dilihat pengaruh tidak langsung norma subjektif terhadap perilaku kepatuhan melalui kesadaran diri. Nilai koefisien jalur pengaruh tidak langsung norma subjektif terhadap perilaku kepatuhan melalui kesadaran diri bernilai sebesar 0.191. Artinya semakin baik norma subjektif maka kesadaran diri akan semakin meningkat sehingga perilaku kepatuhan berkendara akan meningkat sebesar 0,191. Selanjutnya dilakukan uji Sobel untuk menentukan pengaruh signifikansi dari variabel yang diuji. Berdasarkan hasil uji Sobel diperoleh nilai Sobel  $t_{statistik} = 2,195 > t_{tabel}=1,975$  dan nilai  $p\text{-value} = 0,02 < sig 0,05$ . Maka pengaruh norma subjektif terhadap perilaku kepatuhan berkendara sepeda motor ojek online melalui peningkatan kesadaran diri adalah signifikan. Maka hipotesis 7

diterima dimana kesadaran diri memediasi hubungan norma subjektif dengan perilaku kepatuhan kepatuhan berkendara.

## Pembahasan

Sikap menjadi salah satu unsur pembentuk kesadaran diri, didalamnya terdapat dua komponen berupa kebersamaan dan kecerdasan (Dalmeri & Gea, 2015). Sebelumnya (Brown & Ryan, 2003) konseptualisasi kesadaran diri diantaranya adalah perhatian yang secara umum menunjukkan hubungan positif antara perhatian dan praktik kesadaran diri terkait dengan dampak positif jangka panjang pada kualitas hidup. Elemen sikap reseptif membantu dalam membedakan antara perhatian dan aspek kesadaran diri lainnya, seperti yang dicatat oleh Brown dan Ryan ketika membedakan antara dua mode pengaturan diri yaitu, pemantauan (diwakili oleh perhatian) dan pengendalian (diwakili oleh perhatian diri pribadi). Pada tingkat yang lebih spesifik, sikap terhadap mengemudi orang lain secara sembarangan, sikap terhadap pelanggaran peraturan lalu lintas dalam situasi tertentu dan sikap terhadap peraturan lalu lintas serta batas kecepatan secara umum ditemukan sebagai prediktor signifikan dari perilaku pejalan kaki (Dinh et al., 2020). Temuan ini memberikan kerangka kerja yang bermanfaat untuk intervensi keselamatan lalu lintas yang bertujuan untuk mengubah kesadaran perilaku melalui perubahan sikap terhadap keselamatan dan persepsi risiko lalu lintas. Sejalan dengan studi (Stead, Tagg, MacKintosh, & Eadie, 2005) dalam studi pengembangan dan evaluasi intervensi media massa untuk mengurangi kecepatan, sebagian besar perubahan keyakinan individu yang membentuk sikap dikaitkan dengan kesadaran iklan. Tidak signifikannya pengaruh sikap keselamatan dalam penelitian ini adalah mungkin terkait dalam beberapa kasus selama berkendara, orang mungkin benar-benar mengubah sikap mereka agar lebih selaras dengan perilaku mereka. Orang juga bisa mengubah sikapnya setelah mengamati tingkah laku orang lain.

Penelitian ini mengkonfirmasi bahwa norma subjektif pengaruh signifikan terhadap kesadaran diri pengendara. Penelitian ini sejalan dengan berbagai penelitian sebelumnya dalam berbagai mekanisme berlalu-lintas seperti studi (Gibbons, Gerrard, Blanton, & Russell, 1998) norma subjektif terhadap perilaku dikaitkan dengan niat perilaku dan kesediaan perilaku untuk terlibat dalam perilaku berisiko. Subjective Norms merupakan faktor dari luar individu yang berisi persepsi seseorang tentang apakah orang lain akan menyetujui atau tidak menyetujui suatu tingkah laku yang dilakukan (Baron et al., 2006) & Byrne, 2000). Norma subjektif mengacu pada keyakinan normatif dari lingkungan sosial yang membuat individu melakukan perilaku tertentu. Aspek ini terutama berlaku dari tekanan sosial yang dirasakan dan berasal dari orang-orang penting yang ada disekitar individu (Montaño & Kasprzyk, 2015). Kesadaran diri individu yang tinggi termotivasi secara ekstrinsik (unsur luar yang mendukung) dan lebih memperhatikan norma-norma eksternal (seperti; pendapat orang lain dan penilaian sosial) dalam hal mengadopsi sudut pandang dan tindakan. Perlunya intervensi dan pengawasan untuk memaksa pengemudi untuk mematuhi peraturan lalulintas termasuk pengendara yang tidak yakin bahwa melanggar itu beresiko (Auzoult et al., 2015). Untuk itu, norma subjektif dapat dilihat sebagai dinamika antara dorongan-dorongan yang dipersepsikan individu dari orang-orang dekat disekitarnya (*significant others*) dengan motivasi untuk mengikuti pandangan mereka dalam mematuhi peraturan lalu lintas selama berkendara.

Berbeda dengan sikap keselamatan dan norma subjektif, kesadaran diri memiliki efek positif pada perilaku berkendara. Hal ini menunjukkan bahwa pengendara sepeda motor ojek online memiliki kehati-hatian dan kewaspadaan yang lebih tinggi serta berkendara dengan memperhatikan peraturan lalulintas. Hal ini sejalan dengan pendapat para ahli bahwa kesadaran diri merupakan elemen pendorong perubahan perilaku mengemudi beresiko (Auzoult et al., 2015). Pentingnya kesadaran diri dalam menjelaskan perilaku di jalan raya, dimana kesadaran diri publik berkorelasi positif dengan persepsi efektivitas dari dua jenis intervensi keselamatan jalan. Selain itu, peningkatan kesadaran keselamatan meningkatkan perilaku keselamatan secara positif. Peningkatan kesadaran keselamatan menyebabkan peningkatan perilaku keselamatan (Uzuntarla, Kucukali, & Uzuntarla, 2020). Sejalan



dengan studi (M. Wang, Sun, Du, & Wang, 2018) kesadaran keselamatan memiliki efek positif yang signifikan terhadap perilaku keselamatan.

Menariknya penelitian ini menemukan hubungan yang tidak signifikan antara sikap keselamatan dan norma subjektif dengan perilaku kepatuhan berkendara. Peraturan berlalulintas yang baru terkait dengan covid-19 tampaknya tidak memberikan pengaruh terhadap perilaku kepatuhan pengendara ojek online. Hasil ini dapat dijelaskan karena minimnya pengetahuan dan tidak semua pengendara ojek online paham akan peraturan-peraturan lalu lintas yang baru terkait pasca new normal covid 19. Selama masa wabah Covid-19 berlangsung sejak Maret tahun 2020, tercatat kasus kecelakaan lalu lintas sebagian besar disebabkan oleh *human error*. Walaupun kepadatan lalu lintas jauh berkurang, namun angka kecelakaan lalu-lintas tetap tinggi bila dibandingkan kasus kecelakaan yang terjadi di tahun 2019 (Biro Komunikasi dan Informasi Publik, Dephub, 2020). Untuk itu diperlukan sosialisasi peraturan untuk berkendara aman dan selamat di masa pandemi Covid-19. Menurut (De Pelsmacker & Janssens, 2007) memang sering terjadi kesenjangan antara sikap dengan perilaku. Karena hubungan sikap terhadap perilaku merupakan keyakinan individu terhadap perilaku yang menggambarkan probabilitas subyektif bahwa perilaku dalam kenyataannya akan menghasilkan hasil tertentu dan evaluasi yang menggambarkan penilaian implisit.

Kesadaran diri memediasi hubungan norma subjektif dengan perilaku kepatuhan berkendara. Terkait norma subjektif dalam situasional lalu lintas yang dihadapkan kepada pengendara, memang orang-orang penting sering tidak hadir, sehingga pengaruh ini sangat minim dan bahkan tidak dirasakan oleh pengendara dalam berperilaku berkendara. Kemungkinan para pengendara menyimpulkan tindakan mereka yang dipengaruhi oleh sudut pandang atau norma orang lain yang positif misalnya, orang lain di jalan dan ada disekitar mereka mengikuti peraturan lalu lintas (Ajzen, 2002). Maka dengan adanya efek mediasi kesadaran diri antara norma subjektif dengan perilaku kepatuhan berkendara. Hubungan ini dapat ditingkatkan dengan adanya kesadaran diri dari para pengendara untuk mematuhi peraturan lalu lintas selama pandemi Covid 19. Dalam beberapa studi kesadaran keselamatan menjadi prioritas dalam upaya mengurangi perilaku tidak aman di kalangan pekerja konstruksi (M. Wang et al., 2018). Menurut (Singh, 2018) korelasi antara kesadaran dan skor praktik peraturan keselamatan jalan mengungkapkan bahwa ada korelasi positif yang signifikan antara kesadaran dan praktik, yang menunjukkan bahwa seiring meningkatnya tingkat kesadaran, tingkat praktik keselamatan juga meningkat. Demikian juga dengan pendapat (Sætrevik & Hystad, 2017) peningkatan kesadaran akan keselamatan dikaitkan dengan penurunan tindakan yang tidak aman selama berkendara.

## **PENUTUP**

### **Kesimpulan**

Sikap keselamatan terkait dalam beberapa kasus selama berkendara, pengendara mungkin benar-benar mengubah sikap mereka agar lebih selaras dengan perilaku mereka. Adanya fenomena di mana seseorang mengalami tekanan psikologis akibat konflik pikiran atau keyakinan selama berkendara. Untuk mengurangi ketegangan ini, pengendara ojek online mungkin mengubah sikap mereka untuk mencerminkan keyakinan lain atau perilaku sebenarnya.

Norma subjektif dalam situasi lalu lintas, orang-orang penting ini sering tidak hadir dan pengaruhnya terhadap perilaku berkendara dapat tidak ada atau minimal dan pengendara menyimpulkan tindakan mereka dan dipengaruhi oleh sudut pandang atau norma orang lain (misalnya, orang lain di jalan dan ada disekitar mereka). Pengendara mungkin mematuhi peraturan lalu lintas karena orang lain melakukannya atau tidak.

Dengan adanya efek mediasi kesadaran diri antara norma subjektif dengan perilaku kepatuhan berkendara, hubungan ini dapat ditingkatkan dengan adanya kesadaran diri dari para pengendara ojek online untuk mematuhi peraturan lalu lintas pada saat pandemi Covid 19 ini.

## REFERENSI

- Abdul Hanan, S., Said, N. F., Mohd Kamel, A. A., & Che Amil, S. A. F. (2015). Factors that influences pedestrian intention to cross a road while using mobile phone. *International Journal of Economics and Financial Issues*, 5, 116-121.
- Aghamolaei, T., Ghanbarnejad, A., Tajvar, A., Asadiyan, A., & Ashoogh, M. (2013). Prediction of driving behaviors base on theory planned behavior (TPB) model in truck drivers. *Life science journal*, 10(SPL. IS), 80-84.
- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational behavior and human decision processes*, 50(2), 179-211.
- Ajzen, I. (2002). Perceived behavioral control, self-efficacy, locus of control, and the theory of planned behavior 1. *Journal of applied social psychology*, 32(4), 665-683.
- Akers, R. L., La Greca, A. J., Cochran, J., & Sellers, C. (1989). Social learning theory and alcohol behavior among the elderly. *Sociological Quarterly*, 30(4), 625-638.
- Amado, S., Arikan, E., Kaça, G., Koyuncu, M., & Turkan, B. N. (2014). How accurately do drivers evaluate their own driving behavior? An on-road observational study. *Accident Analysis & Prevention*, 63, 65-73.
- Auzoult, L., Lheureux, F., Hardy-Massard, S., Minary, J. P., & Charlois, C. (2015). The perceived effectiveness of road safety interventions: Regulation of drivers' behavioral intentions and self-consciousness. *Transportation Research Part F: traffic psychology and behaviour*, 34, 29-40.
- Bandura, A., & McClelland, D. C. (1977). *Social learning theory* (Vol. 1): Englewood cliffs Prentice Hall.
- Baron, R. A., Byrne, D., & Branscombe, N. R. (2006). *Social psychology*, 11/E. Aufl, Boston.
- Beck, K. H., & Watters, S. (2016). Characteristics of college students who text while driving: Do their perceptions of a significant other influence their decisions? *Transportation Research Part F: traffic psychology and behaviour*, 37, 119-128.
- Brown, K. W., & Ryan, R. M. (2003). The benefits of being present: mindfulness and its role in psychological well-being. *Journal of personality and social psychology*, 84(4), 822.
- Castanier, C., Deroche, T., & Woodman, T. (2013). Theory of planned behaviour and road violations: The moderating influence of perceived behavioural control. *Transportation Research Part F: traffic psychology and behaviour*, 18, 148-158.
- Cestac, J., Paran, F., & Delhomme, P. (2011). Young drivers' sensation seeking, subjective norms, and perceived behavioral control and their roles in predicting speeding intention: How risk-taking motivations evolve with gender and driving experience. *Safety science*, 49(3), 424-432.
- Chen, Y.-T., Gélinas, I., Mazer, B., Myers, A., Vrkljan, B., Koppel, S., . . . Marshall, S. C. (2021). Personal and clinical factors associated with older drivers' self-awareness of driving performance. *Canadian Journal on Aging/La Revue canadienne du vieillissement*, 40(1), 82-96.
- Crisp, R., & Turner, R. (2010). Chapter 1: Self-Awareness, Esteem, Comparison. *Essential Social Psychology (2nd Ed.)* Los Angeles, CA: Sage.
- Dalmeri, D., & Gea, A. A. (2015). Toward Peace-Loving Attitude Trough Education Character. *Al-Ulum*, 15(2), 479-496.

- De Pelsmacker, P., & Janssens, W. (2007). The effect of norms, attitudes and habits on speeding behavior: Scale development and model building and estimation. *Accident Analysis & Prevention, 39*(1), 6-15.
- Diaz, E. M. (2002). Theory of planned behavior and pedestrians' intentions to violate traffic regulations. *Transportation Research Part F: traffic psychology and behaviour, 5*(3), 169-175.
- Dingus, T. A., Owens, J. M., Guo, F., Fang, Y., Perez, M., McClafferty, J., . . . Fitch, G. M. (2019). The prevalence of and crash risk associated with primarily cognitive secondary tasks. *Safety science, 119*, 98-105.
- Dinh, D., Vũ, N., McIlroy, R., Plant, K., & Stanton, N. (2020). Effect of attitudes towards traffic safety and risk perceptions on pedestrian behaviours in Vietnam. *IATSS research, 44*(3), 238-247.
- Elliott, M. A., Armitage, C. J., & Baughan, C. J. (2007). Using the theory of planned behaviour to predict observed driving behaviour. *British journal of social psychology, 46*(1), 69-90.
- Fenigstein, A., Scheier, M. F., & Buss, A. H. (1975). Public and private self-consciousness: Assessment and theory. *Journal of consulting and clinical psychology, 43*(4), 522.
- Ghous, M. T. M. (2019). Structural equation modeling in road safety behaviour integration with psychological and spiritual factors. *International Journal of Integrated Engineering, 11*(9), 045-052.
- Gibbons, F. X., Gerrard, M., Blanton, H., & Russell, D. W. (1998). Reasoned action and social reaction: willingness and intention as independent predictors of health risk. *Journal of personality and social psychology, 74*(5), 1164.
- Hair, J. F., Black, W. C., Babin, B. J., Anderson, R. E., & Tatham, R. L. (2006). *Multivariate data analysis 6th Edition*: New Jersey: Prentice Hall.
- Hung, K. V. (2011). Education influence in traffic safety: A case study in Vietnam. *IATSS research, 34*(2), 87-93.
- lio, K., Guo, X., & Lord, D. (2021). Examining driver distraction in the context of driving speed: an observational study using disruptive technology and naturalistic data. *Accident Analysis & Prevention, 153*, 105983.
- Khanjani, N., Tavakkoli, L., & Bazargan-Hejazi, S. (2019). Factors related to cell phone use while driving based on the Theory of Planned Behavior among university students in Kerman, Iran. *Journal of Injury and Violence Research, 11*(2), 203.
- Mahawar, P., Dixit, S., Khatri, A., Rokade, R., Bhurre, R., Kirar, S., . . . Jamliya, S. (2013). An education intervention to improve awareness on road safety: a study among school going teenagers in Indore. *Natl J Community Med, 4*(3), 529-532.
- Mantoro, B. (2021). The Importance of Transportation in Knitting Indonesia's Diverse Communities Together. *KnE Social Sciences, 340–352-340–352*.
- Montaño, D. E., & Kasprzyk, D. (2015). Theory of reasoned action, theory of planned behavior, and the integrated behavioral model. *Health behavior: Theory, research and practice, 70*(4), 231.
- Pires, C., Torfs, K., Areal, A., Goldenbeld, C., Vanlaar, W., Granie, M.-A., . . . Jankowska-Karpa, D. (2020). Car drivers' road safety performance: A benchmark across 32 countries. *IATSS research, 44*(3), 166-179.

- Prat, F., Gras, M., Planes, M., Font-Mayolas, S., & Sullman, M. (2017). Driving distractions: An insight gained from roadside interviews on their prevalence and factors associated with driver distraction. *Transportation Research Part F: traffic psychology and behaviour*, 45, 194-207.
- Prentice-Dunn, S., & Rogers, R. W. (1986). Protection motivation theory and preventive health: Beyond the health belief model. *Health education research*, 1(3), 153-161.
- Robbins, S. P. (2009). *organisational behaviour in Southern Africa*: Pearson South Africa.
- Rutter, J. (2002). *Changing health behaviour: intervention and research with social cognition models*: McGraw-Hill Education (UK).
- Sætrevik, B., & Hystad, S. W. (2017). Situation awareness as a determinant for unsafe actions and subjective risk assessment on offshore attendant vessels. *Safety science*, 93, 214-221.
- Sanbonmatsu, D. M., Strayer, D. L., Biondi, F., Behrends, A. A., & Moore, S. M. (2016). Cell-phone use diminishes self-awareness of impaired driving. *Psychonomic bulletin & review*, 23(2), 617-623.
- Şimşekoğlu, Ö., & Lajunen, T. (2008). Social psychology of seat belt use: A comparison of theory of planned behavior and health belief model. *Transportation Research Part F: traffic psychology and behaviour*, 11(3), 181-191.
- Singh, M. (2018). Awareness and Practice of Road Safety Rules among Secondary School Students in Jaipur, Rajasthan. *Nitte University Journal of Health Science*, 8(2).
- Stead, M., Tagg, S., MacKintosh, A. M., & Eadie, D. (2005). Development and evaluation of a mass media Theory of Planned Behaviour intervention to reduce speeding. *Health education research*, 20(1), 36-50.
- Sutton, A. (2016). Measuring the effects of self-awareness: Construction of the Self-Awareness Outcomes Questionnaire. *Europe's journal of psychology*, 12(4), 645.
- Tucker, S., Pek, S., Morrish, J., & Ruf, M. (2015). Prevalence of texting while driving and other risky driving behaviors among young people in Ontario, Canada: Evidence from 2012 and 2014. *Accident Analysis & Prevention*, 84, 144-152.
- Uzuntarla, F., Kucukali, S., & Uzuntarla, Y. (2020). An analysis on the relationship between safety awareness and safety behaviors of healthcare professionals, Ankara/Turkey. *Journal of occupational health*, 62(1), e12129.
- Vukić, L., Mikulić, D., & Keček, D. (2021). The Impact of Transportation on the Croatian Economy: The Input–Output Approach. *Economies*, 9(1), 7.
- Wang, M., Sun, J., Du, H., & Wang, C. (2018). Relations between safety climate, awareness, and behavior in the Chinese construction industry: a hierarchical linear investigation. *Advances in Civil Engineering*, 2018.
- Wang, X., Xu, L., & Hao, Y. (2019). What factors predict drivers' self-reported lane change violation behavior at urban intersections? A study in China. *PLoS one*, 14(5), e0216751.
- Warner, H. W., Özkan, T., & Lajunen, T. (2009). Cross-cultural differences in drivers' speed choice. *Accident Analysis & Prevention*, 41(4), 816-819.
- Yahia, H. A., Ismail, A., Albrka, S. I., Almselati, A. S., & Ladin, M. A. (2014). Attitudes and awareness of traffic safety among drivers in Tripoli-Libya. *Research Journal of Applied Sciences, Engineering and Technology*, 7(24), 5297-5303.

Yusuf, M.-B. O., & Oluwatoyin, O.-A. S. (2019). User Acceptance of Crash Helmet by Motorcyclists in Malaysia: An Empirical Analysis. *Studia Universitatis Vasile Goldiş Arad, Seria Ştiinţe Economice*, 29(1), 40-57.