

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Salah satu hal yang terus berkembang seiring berlalunya jaman dan berkembangnya teknologi adalah alat transportasi. Dengan menggunakan alat transportasi manusia mampu berpergian dari suatu tempat ke tempat lain dengan lebih cepat dan menghemat tenaga. Saat ini telah banyak alat transportasi yang digunakan manusia dalam melakukan perjalanan seperti sepeda, kapal, kereta, mobil, pesawat dan sepeda motor.

Sepeda motor kini telah menjadi salah satu alat transportasi paling populer bagi masyarakat Indonesia. Indonesia merupakan pangsa pasar sepeda motor terbesar ketiga di dunia dengan penjualan sepeda motor sebanyak 3.900.518 unit, setelah Cina dengan penjualan sekitar 12 juta unit, dan India dengan penjualan sekitar 6 juta unit. Rini M.S. Soewandi selaku Presiden komisaris P.T. Semesta Citra Motorindo, produsen Kanzen menyatakan faktor yang berperan penting membuat masyarakat Indonesia memilih sepeda motor sebagai alat transportasi utama adalah pendapatan perkapita masyarakat yang masih rendah, yaitu dibawah 1000 dollar AS, serta infrastruktur transportasi yang masih belum memadai (**KOMPAS, 28 April 2005**).

Dalam membahas masalah transportasi, selain membahas bagaimana seseorang mencapai tempat tujuannya dan berapa biaya yang harus dikeluarkan orang tersebut agar mencapai tempat tujuannya, juga perlu dibicarakan bagaimana

mencapai tempat yang dituju dengan selamat. Banyak cara dapat diterapkan agar seseorang dapat mencapai tempat yang dituju dengan selamat ketika menggunakan sarana transportasi. Beberapa diantaranya adalah dengan menggunakan kendaraan transportasi yang memiliki kelayakan dalam hal keselamatan, mematuhi rambu-rambu lalu-lintas dalam perjalanan, bersikap hati-hati dalam menggunakan alat transportasi, menggunakan alat bantu dalam menjaga keselamatan, dan lain-lain. Pada penelitian ini, peneliti akan memfokuskan diri pada masalah penggunaan alat bantu dalam menjaga keselamatan pengguna kendaraan sepeda motor, yakni mengenai penggunaan helm.

Apabila dilihat dari sisi keselamatannya, sepeda motor merupakan salah satu kendaraan yang paling berisiko mengalami cedera parah atau bahkan kematian bagi para pengendaranya pada saat terjadi kecelakaan. Hal ini karena sepeda motor merupakan kendaraan yang dapat mencapai kecepatan yang tinggi namun memiliki bentuk fisik yang relatif kecil dan ramping dibandingkan alat transportasi darat lainnya. Para pengendara sepeda motor juga mempunyai kemungkinan memacu motornya relatif lebih cepat saat melintasi jalan raya yang padat dengan cara mendahului kendaraan-kendaraan lain melalui celah-celah diantara kendaraan-kendaraan tersebut. Di sisi lain, sepeda motor dapat dikatakan memiliki perlengkapan pelindung tubuh ataupun alat bantu dalam menjaga keselamatan yang minim, sehingga pengendaranya dapat mengalami benturan keras bila terjadi kecelakaan. Hal ini meningkatkan risiko cedera parah atau bahkan kematian pada pengendara sepeda motor saat terjadi kecelakaan. Bila dilihat dari jumlah pengguna sepeda motor di

Indonesia yang sangat besar, bukan tidak mungkin makin besar jumlah kecelakaan yang melibatkan sepeda motor. Menurut survei yang dilakukan Polri pada tahun 2004, tercatat sebanyak 17.732 kasus kecelakaan lalu lintas yang terjadi dan 14.223 kasus diantaranya merupakan kasus kecelakaan sepeda motor (www.hubdat.go.id). Dengan demikian dapat diasumsikan makin besar pula kemungkinan korban cedera parah atau bahkan tewas akibat kecelakaan sepeda motor dibandingkan kecelakaan lalu lintas lainnya. Data kepolisian lain bahkan menyebutkan bahwa di Indonesia pada tahun 2004 setiap harinya dilaporkan sekitar 30 orang tewas dalam kecelakaan yang melibatkan sepeda motor (**KOMPAS, 24 Agustus 2006**).

Mengingat kekurangan yang terdapat pada sepeda motor itulah maka dibutuhkan suatu peralatan tambahan yang dapat dikenakan oleh para pengendara sepeda motor yang dapat melindungi tubuh pengendaranya dari benturan dengan benda keras saat pengendara tersebut terlempar ataupun terjatuh dari sepeda motornya karena kecelakaan. Beberapa contoh peralatan yang dapat dikenakan oleh para pengendara sepeda motor sebagai alat bantu pelindung tubuh menurut Departemen Perhubungan adalah: helm yang sesuai standar, jaket lengan panjang, sepatu bot ataupun sepatu tertutup (www.hubdat.go.id). *Driving Standard Agency* (DSA) sebuah lembaga sosial di Inggris yang bergerak dibidang keselamatan para pengguna alat transportasi juga menambahkan beberapa contoh peralatan tambahan sebagai alat bantu pelindung tubuh bagi para pengendara sepeda motor selain yang telah disebutkan, yaitu sarung tangan dan kaca mata pelindung (*google*) atau kaca pelindung wajah (*visor*) (www.dsa.uk).

Helm merupakan alat bantu pelindung tubuh untuk melindungi bagian kepala dan merupakan asesoris standar yang wajib dikenakan oleh para pengendara motor. Helm berperan melindungi bagian kepala dimana terdapat otak dan saraf tulang belakang yang bilamana mengalami cedera karena benturan keras, dapat mengakibatkan kelumpuhan atau bahkan kematian seketika. Departemen Perhubungan sendiri menyatakan bahwa setidaknya satu dari tiga pengendara sepeda motor yang terluka karena kecelakaan mengalami gegar otak (www.hubdat.go.id).

Demi menjaga keselamatan para pengendara sepeda motor pemerintah Indonesia menetapkan aturan yang mewajibkan masyarakatnya untuk selalu mengenakan helm saat mengendarai sepeda motor. Hal ini dapat dilihat dari undang-undang yang ditetapkan mengenai kewajiban penggunaan helm bagi pengendara sepeda motor (**Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pasal 23 Bab VII Lalu Lintas**). Pada undang-undang yang sama pemerintah menetapkan sanksi yang tegas bagi para pengendara sepeda motor maupun penumpang yang melanggar peraturan tersebut berupa pidana kurungan paling lama satu bulan atau denda setinggi-tingginya satu juta rupiah (**Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Bab XIII Pasal 61 Ketentuan Pidana**).

Meskipun demikian, masih banyak kita temukan dalam kehidupan sehari-hari masyarakat Indonesia yang menegendarai sepeda motor tanpa mengenakan helm walaupun sebenarnya mereka menyadari pentingnya helm bagi keselamatan diri

mereka serta risiko denda yang akan mereka terima dari pemerintah bila mereka tidak mengenakan helm saat mengendarai sepeda motor. Sebagai contoh, yaitu banyaknya data pelanggaran mengenai penggunaan helm (307 kasus) dari 650 kasus pelanggaran dalam Operasi Patuh Jaya yang dilakukan Polda Metro Jaya Jakarta pada tahun 2005 (www.sinarharapan.co.id).

Terdapat beberapa alasan yang mengakibatkan seseorang enggan mengenakan helm saat mengendarai sepeda motor. Melalui survei awal terhadap 20 mahasiswa Universitas "X" didapat beberapa alasan tersebut yang membuat responden enggan untuk menggunakan helm. Alasan pertama adalah alasan kenyamanan yang berupa: helm dirasa memberatkan kepala (diakui 6 dari 20 responden), pengap (diakui 10 dari 20 responden), tidak praktis (diakui seluruh responden). Alasan kedua adalah faktor penampilan yang berupa: merusak rambut (diakui 13 dari 20 responden), mengganggu kesehatan kulit wajah (diakui 11 dari 20 responden). Alasan ketiga adalah tempat yang dituju, yang berupa: daerah yang akan dilalui tidak ada polisi yang berpatroli (diakui 15 dari 20 responden,) jarak yang dituju dirasa dekat (diakui seluruh responden). Melalui survei diperoleh pula alasan-alasan yang mendukung mahasiswa Universitas "X" untuk mengenakan helm. Alasan pertama yaitu sebagai alat bantu penjaga keselamatan (diakui seluruh responden). Alasan kedua adalah terhindarnya pengendara dari risiko tilang (diakui seluruh responden). Alasan ketiga adalah alasan membuat penampilan lebih menarik (diakui 8 dari 20 responden).

Mahasiswa merupakan golongan masyarakat intelektual yang banyak menggunakan sepeda motor sebagai sarana transportasi mereka yang diharapkan mampu berpikir secara rasional dan dewasa, termasuk diantaranya kesadaran dalam menjaga keselamatan dan kesehatan dirinya dalam berkendara dengan sepeda motor, namun pada kenyataannya banyak diantara mereka yang terkesan lalai dalam hal pemakaian helm saat berkendara dengan sepeda motor. Hal itu dapat kita saksikan dalam kehidupan sehari-hari, dimana masih banyak dapat kita saksikan banyaknya para mahasiswa pengendara motor yang tidak mengenakan helm saat mengendarai sepeda motor baik pengemudinya maupun penumpangnya, di jalan raya maupun non-jalan raya.

Dalam keseharian dapat disaksikan banyaknya fenomena-fenomena dimana para mahasiswa terkesan asal mengenakan helm tersebut agar terhindar dari tilang oleh polisi bukan demi keselamatan mereka sendiri. Ini dapat kita lihat dari cara mereka mengenakan helm yang tidak menggunakan pengikat dagu sebagaimana mestinya, menggunakan helm yang tidak sesuai standar. Joel Mastana pendiri dan instruktur *Motoriders Safety Trainer* mengungkapkan bahwa penggunaan jenis helm yang sesuai standar, yaitu jenis helm *full-face* dan helm *half-face*, serta memasang tali pengikat dagu dengan semestinya sangat berperan penting dalam meningkatkan optimalitas dalam menjaga bagian kepala pengendara sepeda motor **(KOMPAS, 7 Mei 2006)**.

Dalam penelitian ini peneliti menggunakan pendekatan teori *Planned Behavior* yang diperkenalkan oleh Icek Ajzen sebagai landasan analisis. Menurut

teori *Planned Behavior* terdapat tiga determinan yang mempengaruhi besarnya keputusan secara sadar (*intention*) seseorang dalam menampilkan suatu perilaku. Determinan pertama adalah *attitude toward behavior* yang merupakan persepsi seseorang mengenai *favourable* atau *unfavourable* perilaku yang akan ditampilkan berdasarkan evaluasinya. Determinan kedua adalah *subjective norms* yang merupakan tuntutan dari orang-orang yang signifikan bagi orang tersebut untuk menampilkan perilaku tertentu. Determinan ketiga adalah *perceived behavioral control* yang merupakan persepsi seseorang mengenai mampu atau tidaknya dalam menampilkan suatu perilaku berdasarkan faktor-faktor yang mendukung maupun yang menghambat.

Ketiga determinan tersebut saling berkorelasi dan mempengaruhi kualitas *intention* perilaku yang akan ditampilkan, dimana semakin kuat *intention* seseorang dalam menampilkan perilaku akan semakin besar kemungkinan munculnya perilaku tersebut, sedangkan bila semakin lemah *intention* seseorang dalam menampilkan perilaku akan semakin kecil kemungkinan munculnya perilaku tersebut (**Icek Ajzen, *Attitudes, Personality and Behavior: second edition, 2005***).

Mahasiswa Universitas “X” Bandung merupakan salah satu golongan masyarakat yang banyak menggunakan sepeda motor sebagai sarana transportasi utamanya. Melalui data yang didapat dari Biro Perencanaan Sistem Informasi Universitas “X” Bandung, didapatkan data setidaknya dalam sehari terdapat sekitar 2327 mahasiswa yang menggunakan sepeda motor sebagai sarana transportasi

menuju Universitas “X”. Data tersebut belum termasuk para mahasiswa yang tidak menggunakan sepeda motor ke Universitas “X” sebagai sarana transportasi utamanya.

Melalui survei awal kepada 20 mahasiswa Universitas “X” Bandung didapat data sekitar 80% mahasiswa memiliki sikap bahwa penggunaan helm saat mengendarai sepeda motor merupakan sesuatu yang menguntungkan mereka (*attitude toward behavior*). Mereka umumnya meyakini dengan menggunakan helm akan membantu menjaga keselamatan, terhindar tilang, membuat penampilan lebih menarik. Selain itu, terdapat 20% mahasiswa yang memiliki sikap bahwa penggunaan helm saat mengendarai sepeda motor merupakan sesuatu yang tidak menguntungkan mereka (*attitude toward behavior*). Mereka cenderung meyakini penggunaan helm belum tentu sepenuhnya menjaga keselamatan dan terhindar tilang, selain itu menggunakan helm akan mengganggu kenyamanan, membuat rambut berantakan, dan membuat kulit wajah bermasalah.

Sebanyak 45% mahasiswa menyatakan bahwa terdapat orang-orang yang signifikan bagi diri mereka yang menuntutnya untuk selalu menggunakan helm saat mengendarai sepeda motor demi keselamatan mereka, sehingga mereka mempersepsi bahwa orang-orang yang signifikan bagi diri mereka tersebut menuntutnya untuk selalu mengenakan helm saat mengendarai sepeda motor demi keselamatan mereka (*subjective norm*). Selebihnya 55% mahasiswa menyatakan bahwa orang-orang yang signifikan bagi diri mereka mereka tidak menuntut mereka untuk selalu menggunakan helm saat mengendarai sepeda motor demi keselamatan mereka, sehingga mereka

memperspeksi bahwa orang-orang yang signifikan bagi diri mereka tidak menuntutnya untuk selalu mengenakan helm saat mengendarai sepeda motor demi keselamatan mereka (*subjective norm*). Adapun dari survey awal didapat bahwa orang-orang yang signifikan bagi diri mahasiswa berkaitan dengan tuntutan penggunaan helm umumnya adalah keluarga, teman dekat dan pacar.

Melalui survei awal diperoleh pula data bahwa 65% mahasiswa merasa penggunaan helm saat mengendarai sepeda motor merupakan sesuatu yang mudah untuk dilakukan (*perceived behavior control*). Di sisi lain terdapat 35% mahasiswa yang merasa penggunaan helm cenderung merupakan sesuatu yang tidak mudah dilakukan (*perceived behavior control*). Secara umum hal-hal yang mempengaruhi kemudahan dalam munculnya perilaku penggunaan helm berupa: ketersediaan helm saat akan digunakan (tidak dipinjam atau bahkan dicuri saat akan digunakan), ada tidaknya patroli polisi di daerah yang akan dilalui, jarak yang akan ditempuh menuju tempat tujuan, serta kondisi kesehatan di bagian kepala.

Berdasarkan survei awal kepada 20 mahasiswa Universitas "X" Bandung, didapatkan data sebanyak 55% mahasiswa mengaku bahwa mereka tidak selalu menggunakan helm saat mengendarai sepeda motor, ini berarti ada kecenderungan para mahasiswa tersebut memiliki intention lemah dalam menggunakan helm. Di sisi lain terdapat 45% mahasiswa yang selalu menggunakan helm saat mengendarai sepeda motor, yang mengindikasikan kecenderungan intention kuat untuk menggunakan helm.

Berdasarkan ulasan yang telah dibahas dibagian atas peneliti menemukan bahwa terdapat faktor-faktor pertimbangan yang mempengaruhi mahasiswa dalam menggunakan helm saat mengendarai sepeda motor. Berdasarkan hal tersebut serta masih minimnya penelitian ilmiah di bidang perilaku pengendara sepeda motor, maka peneliti tertarik untuk mengadakan penelitian *intention* penggunaan helm saat mengendarai sepeda motor pada mahasiswa Universitas “X” Bandung beserta determinan- determinannya, berdasarkan teori *planned behavior*.

1.2. Identifikasi Masalah

Bagaimanakah gambaran derajat *intention* dan determinan-determinannya dalam menggunakan helm pada mahasiswa pengendara sepeda motor Universitas “X” Bandung, berdasarkan teori *planned behavior* ?

1.3. Maksud dan Tujuan Penelitian

1.3.1. Maksud Penelitian

Maksud penelitian ini adalah untuk mengetahui gambaran derajat *intention* dan determinan-determinannya dalam menggunakan helm pada mahasiswa pengendara sepeda motor Universitas “X” Bandung, berdasarkan teori *planned behavior* .

1.3.2. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah untuk memperoleh data yang lebih jelas mengenai derajat *intention* dan pengaruh determinan-determinan *intention* terhadap *intention*, dan hubungan antar determinan-determinan *intention*, pada perilaku penggunaan helm mahasiswa pengendara sepeda motor Universitas X Bandung, berdasarkan teori *planned behavior*.

1.4. Kegunaan Penelitian

1.4.1. Kegunaan Ilmiah

- Memberi masukan teoritik di bidang psikologi sosial-kognitif mengenai teori *planned behavior*.
- Memberikan informasi bagi para peneliti lain yang ingin meneliti lebih lanjut mengenai teori *planned behavior*.

1.4.2. Kegunaan Praktis

- Memberikan informasi kepada Universitas “X” Bandung mengenai *intention* dan determinan-determinannya dalam menampilkan perilaku penggunaan helm, pada mahasiswa pengendara sepeda motor Universitas “X” Bandung.
- Memberikan informasi kepada pihak kepolisian mengenai *intention* dan determinan-determinannya dalam menampilkan perilaku penggunaan helm, sebagai salah satu upaya membudayakan perilaku penggunaan helm pada pengendara sepeda motor.

1.5. Kerangka Pemikiran

Mobilitas kini telah menjadi kebutuhan yang sangat penting bagi tiap orang mengingat pola kehidupan masyarakat di jaman ini yang kian dinamis. Dalam tuntutan kebutuhan kehidupan sehari-harinya seseorang harus berpergian dari satu tempat ke tempat lain dengan jarak yang seringkali jauh dan harus mencapai tempat tujuan tersebut dalam waktu yang relatif singkat. Untuk memenuhi tuntutan tersebut, dibutuhkan suatu sarana transportasi yang bisa membawa seseorang dari satu tempat ke tempat lainnya dalam waktu yang jauh lebih cepat dibandingkan jika orang tersebut berpergian hanya dengan berjalan kaki. Salah satu jenis alat transportasi yang paling populer dan kini banyak digunakan masyarakat Indonesia untuk memenuhi kebutuhan seperti yang disebutkan diatas adalah sepeda motor.

Terdapat hal penting lain yang menyertai kebutuhan masyarakat akan alat transportasi, yaitu keamanan dan keselamatan dalam mencapai tujuan saat menggunakan alat transportasi tersebut. Salah satu usaha yang dapat dilakukan seseorang agar dapat aman dan selamat mencapai tujuan saat menggunakan kendaraan transportasi, adalah dengan menggunakan peralatan pendukung keselamatan yang sesuai dengan jenis kendaraan yang digunakan oleh orang tersebut.

Begitu pula halnya dengan sepeda motor juga memiliki beberapa peralatan pendukung keselamatan yang sebaiknya digunakan para pengendara sepeda motor saat menggunakan kendaraan tersebut seperti: helm yang sesuai standar, jaket lengan panjang, sepatu bot ataupun sepatu tertutup (www.hubdat.go.id), sarung tangan, kaca mata (*google*) ataupun kaca pelindung wajah (*visor*) (www.dsa.uk).

Diantara semua peralatan pendukung keselamatan tersebut, helm merupakan alat standar yang paling wajib digunakan oleh para pengguna sepeda motor mengingat helm merupakan alat pendukung keamanan yang melindungi bagian kepala manusia yang merupakan bagian paling vital dari tubuh manusia karena merupakan tempat bagi otak, saraf tulang belakang, dan organ-organ penting lainnya. Penggunaan helm diharapkan dapat meminimalisir atau bahkan menghindari cedera pada bagian kepala yang fatal atau bahkan kematian saat terjadi kecelakaan sepeda motor. Selain itu pemerintah juga berusaha mendukung keselamatan para pengendara sepeda motor dengan mewajibkan para pengendara sepeda motor untuk menggunakan helm seperti yang tercantum dalam Undang-Undang pasal 23 ayat 1.e dan 2 UU nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (www.hubdat.go.id). Berdasarkan uraian tersebut dapat disimpulkan, bahwa para pengendara sepeda motor diwajibkan untuk menggunakan helm demi menjaga keselamatan diri mereka saat menggunakan kendaraan tersebut.

Mahasiswa Universitas "X" Bandung sebagai salah satu golongan masyarakat yang banyak menggunakan sepeda motor sebagai alat transportasi dalam memenuhi tuntutan hidup sehari-harinya. Bila ditilik usia mahasiswa Universitas "X" Bandung yang rata-rata berusia dari 19 tahun dan keatas dapat dikatakan telah mencapai tahap perkembangan masa dewasa awal, dan berdasarkan teori perkembangan kognitif Piaget telah mencapai tahap kognitif *formal operational* yang telah mampu berpikir abstrak hipotetik (Santrock, 2003). Dengan tahap kognitif yang demikian, mahasiswa Universitas "X" Bandung seharusnya mampu memperkirakan

kemungkinan-kemungkinan yang diyakini dapat terjadi (positif maupun negatif) saat mengendarai sepeda motor dengan menggunakan helm, tanpa harus mengalaminya dulu secara langsung. Hal tersebut kemudian akan membentuk keputusan mahasiswa secara sadar (*intention*) untuk menggunakan helm sebagai respon terhadap kemungkinan-kemungkinan yang diyakininya tersebut.

Berdasarkan teori *planned behavior* terdapat tiga determinan dari dalam diri yang mengarahkan mahasiswa Universitas "X" Bandung untuk menggunakan helm, yaitu: *attitude toward behavior*, *subjective norm*, dan *perceived behavioral control*. Menurut **Icek Ajzen (1991)** dalam teori *planned behavior*, determinan-determinan tersebut terbentuk dari *belief* (keyakinan) mengenai tingkah laku yang dimaksud. *Belief-belief* itu sendiri terdiri dari: *behavioral beliefs*, *normative beliefs*, *control belief*.

Behavioral belief merupakan keyakinan terhadap konsekuensi dari perilaku tertentu berdasarkan hasil evaluasinya. *Behavioral belief* tersebut akan menghasilkan suatu sikap *favorable* atau *unfavorable* terhadap perilaku yang dimaksud (*attitude toward behavior*). Jika mahasiswa Universitas "X" Bandung berkeyakinan bahwa melalui evaluasinya penggunaan helm saat mengendarai sepeda motor memberikan suatu keuntungan bagi penggunanya, maka mahasiswa Universitas "X" Bandung akan terbentuk kecenderungan untuk menggunakan helm karena ia menilai penggunaan helm merupakan sesuatu yang menguntungkan (*favourable*). Namun jika mahasiswa Universitas "X" Bandung berdasarkan evaluasinya berkeyakinan bahwa penggunaan helm saat mengendarai sepeda motor merupakan sesuatu yang cenderung

merugikan, maka akan terbentuk kecenderungan dalam diri mahasiswa Universitas untuk tidak menggunakan helm karena menilai penggunaan helm merupakan sesuatu yang cenderung merugikan (*unfavourable*).

Normative belief merupakan keyakinan dalam diri subyek bahwa orang-orang yang signifikan baginya menuntut atau tidaknya dalam menampilkan suatu perilaku. *Normative belief* kemudian akan menghasilkan persepsi dalam diri subyek bahwa terdapat tekanan sosial untuk mematuhi orang-orang yang signifikan bagi dirinya, untuk menampilkan atau tidaknya suatu perilaku (*subjective norm*). Bila mahasiswa Universitas "X" mempersepsi pihak keluarga, teman dekat dan pacar menuntutnya untuk menggunakan helm saat mengendarai sepeda motor, maka akan terbentuk persepsi dalam diri mahasiswa tersebut bahwa terdapat tuntutan yang kuat dari keluarga, teman dekat dan pacar untuk menggunakan helm saat mengendarai sepeda motor. Namun jika mahasiswa tersebut mempersepsi keluarga, teman dekat dan pacar tidak menuntutnya untuk menggunakan helm saat mengendarai sepeda motor, maka akan terbentuk persepsi dalam diri mahasiswa Universitas "X" bahwa terdapat tuntutan yang lemah dari keluarga, teman dekat dan pacar untuk menggunakan helm saat mengendarai sepeda motor.

Control belief merupakan *belief* dalam diri subyek mengenai ada atau tidaknya faktor-faktor yang akan menghambat ataupun mendukung dalam menampilkan suatu perilaku. *Control belief* akan memunculkan persepsi dalam diri subyek mengenai mampu atau tidaknya subyek dalam memunculkan suatu perilaku tertentu dengan mempertimbangkan faktor-faktor yang dianggap menghambat

ataupun mendukung tersebut (*perceived behavioral control*). Mahasiswa pengendara sepeda motor Universitas "X" Bandung yang meyakini bahwa terdapat faktor-faktor yang menghambat atau mendukungnya dalam menampilkan perilaku penggunaan helm saat mengendarai sepeda motor, namun ia memiliki keyakinan yang tinggi bahwa faktor-faktor tersebut tidak akan menghambatnya dalam menampilkan perilaku penggunaan helm, maka ia akan cenderung merasa mampu untuk menggunakan helm saat mengendarai sepeda motor. Sebaliknya bila mahasiswa Universitas "X" meyakini bahwa faktor-faktor tersebut menghambat munculnya perilaku penggunaan helm, maka mahasiswa Universitas "X" akan cenderung merasa tidak mampu untuk menggunakan helm saat mengendarai sepeda motor.

Hubungan antara *attitude toward behavior*, *subjective norm*, dan *perceived behavioral control*) sifatnya saling berkaitan dan berpengaruh terhadap kualitas bobot tiap determinan tersebut, dan pada akhirnya akan mempengaruhi kualitas *intention* yang merupakan indikasi keputusan secara sadar seseorang untuk berusaha menampilkan suatu perilaku. Interaksi antara *attitude toward behavior*, *subjective norm* dan *perceived behavioral control* tersebut akan mempengaruhi kuat atau lemahnya *intention* seseorang.

Apabila mahasiswa pengendara sepeda motor Universitas "X" Bandung cenderung bersikap penggunaan helm saat mengendarai sepeda motor merupakan sesuatu yang menguntungkan, mempersepsi orang-orang yang signifikan menuntutnya (keluarga, teman dekat dan pacar) untuk menggunakan helm saat mengendarai sepeda motor, serta mempersepsi bahwa ia mampu menggunakan helm

dengan mempertimbangkan faktor-faktor yang menghambat ataupun yang mendukung dalam menggunakan helm, maka keputusan mahasiswa Universitas "X" Bandung dalam berusaha menggunakan helm akan semakin kuat. Sebaliknya bila mahasiswa Universitas "X" cenderung bersikap penggunaan helm saat mengendarai sepeda motor merupakan sesuatu yang cenderung merugikan, mempersepsi orang-orang yang signifikan (keluarga, teman dekat dan pacar) tidak menuntutnya untuk menggunakan helm saat mengendarai sepeda motor, serta mempersepsi bahwa ia kurang mampu menggunakan helm dengan mempertimbangkan faktor-faktor yang menghambat ataupun yang mendukung dalam menggunakan helm, maka keputusan mahasiswa Universitas "X" dalam berusaha menggunakan helm akan semakin lemah.

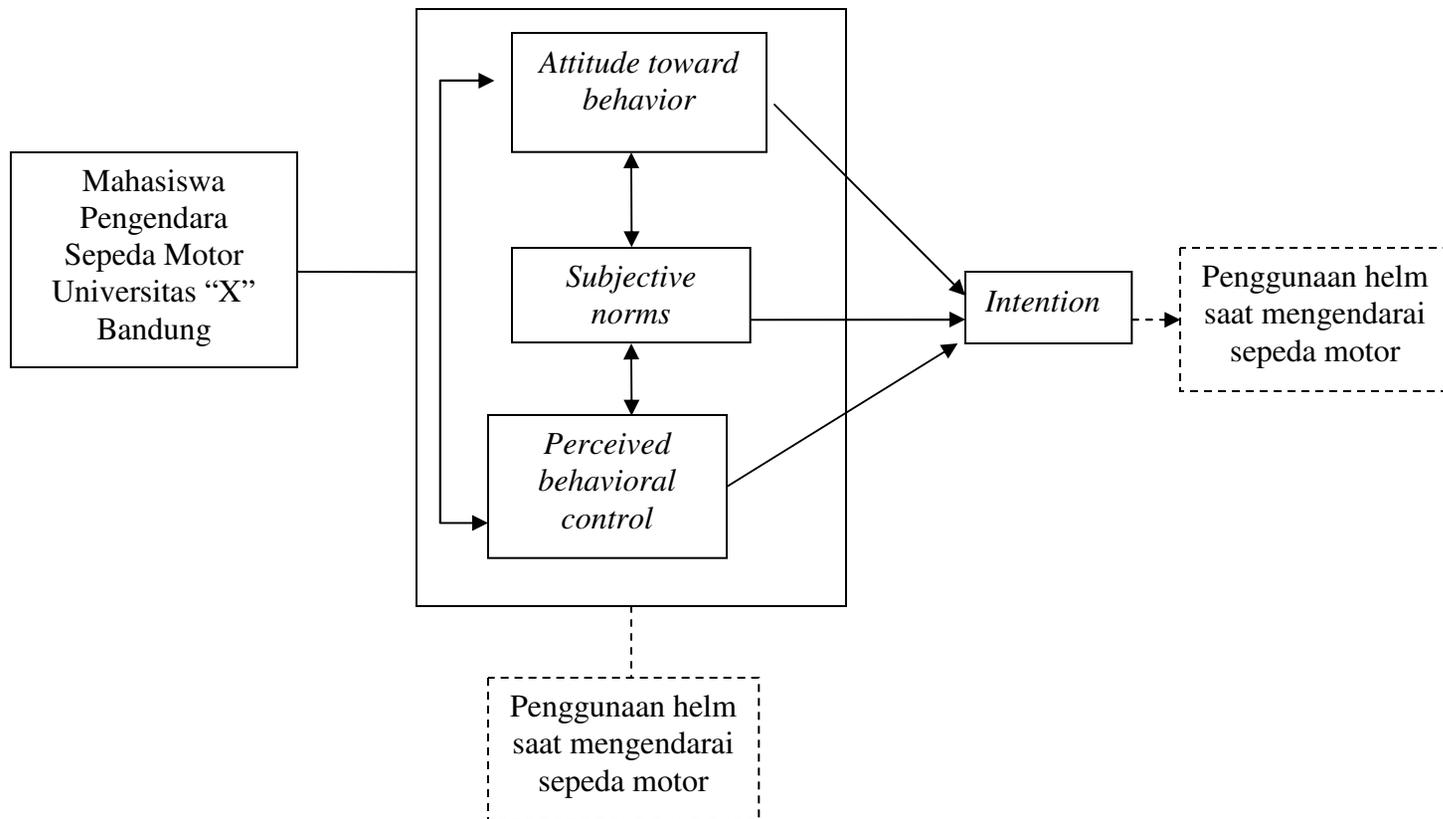
Berbeda halnya bila terdapat variasi pengaruh pada determinan *attitude toward behavior*, *subjective norm*, *perceived behavioral control* (dimana pengaruh tidak seluruhnya mendukung atau menghambat *intention* perilaku penggunaan helm). Berdasarkan teori *planned behavior*, walaupun dua dari ketiga determinan mendukung terhadap *intention* mahasiswa Universitas "X" Bandung dalam menggunakan helm, namun belum tentu keputusan mahasiswa dalam berusaha menggunakan helm akan semakin kuat. Hal ini disebabkan keputusan mahasiswa dalam berusaha menggunakan helm bukan ditentukan berdasarkan berapa banyak determinan yang mendukung terhadap keputusan (*intention*) penggunaan helm saat mengendarai sepeda motor, melainkan seberapa besar pengaruh masing-masing determinan (baik yang mendukung maupun yang tidak) dalam mempengaruhi keputusan (*intention*) mahasiswa Universitas "X" dalam berusaha menggunakan helm

saat mengendarai sepeda motor. Terdapat kemungkinan, walaupun dua determinan yang berpengaruh terhadap keputusan (*intention*) mahasiswa pengendara sepeda motor Universitas “X” Bandung dalam menggunakan helm tersebut mendukung, namun keputusan mahasiswa Universitas “X” dalam berusaha menggunakan helm yang terbentuk justru rendah. Hal ini dapat terjadi bila determinan yang tersisa dan tidak mendukung, ternyata paling berpengaruh bagi keputusan (*intention*) mahasiswa Universitas “X” dalam berusaha menggunakan helm. Begitu pula halnya bila sebagian besar determinan-determinan yang berpengaruh terhadap keputusan (*intention*) mahasiswa Universitas “X” dalam berusaha menggunakan helm tersebut tidak mendukung, terdapat kemungkinan keputusan (*intention*) mahasiswa Universitas “X” dalam menggunakan helm yang terbentuk dalam dirinya tinggi.

1.6. Asumsi Penelitian

Berdasarkan uraian di atas maka peneliti mengasumsikan bahwa :

1. *Attitude toward the behavior, subjective norms* dan *perceived behavior control* saling berinteraksi dan memiliki kaitan satu sama lain.
2. *Attitude toward behavior, subjective norms* dan *perceived behavior control* mempengaruhi kuat lemahnya *intention* penggunaan helm pada mahasiswa pengendara sepeda motor Universitas "X" Bandung.
3. *Attitude toward the behavior, subjective norms* dan *perceived behavioral control* yang positif akan mempengaruhi *intention* mahasiswa menggunakan helm menjadi kuat. *Attitude toward the behavior, subjective norms* dan *perceived behavioral control* yang negatif akan mempengaruhi *intention* mahasiswa mahasiswa menggunakan helm menjadi lemah



Bagan 1.5. kerangka pemikiran

