

INTENSI KEPATUHAN MENGGUNAKAN HELM PADA PENGENDARA SEPEDA MOTOR: APLIKASI TEORI PERILAKU TERENCANA

*Marselius Sampe Tondok, Ficky Ardiansyah, Ayuni

*Fakultas Psikologi Universitas Surabaya
(marselius_st@yahoo.com)

Abstrak: Antecedent niat menurut TPB terdiri dari sikap, norma subjektif, dan kontrol perilaku. Penelitian ini bertujuan mengetahui hubungan sikap, norma subjektif, dan kontrol perilaku dengan intensi kepatuhan menggunakan helm pada pengendara motor. Subjek penelitian (N=210) adalah pengendara motor yang merupakan mahasiswa salah satu universitas di Surabaya. Data dikumpulkan dengan angket terbuka dan tertutup. Analisis terhadap hubungan sikap, norma subjektif, dan *perceived behavioral control* secara bersama-sama dengan intensi penggunaan helm pada pengendara motor menunjukkan $R=0,232$; $p =0,01$. Secara parsial, variabel yang berhubungan dengan intensi kepatuhan adalah kontrol perilaku yang dipersepsi, sedangkan sikap dan norma subjektif tidak berhubungan dengan intensi kepatuhan.

Kata-kata kunci: Intensi, kepatuhan, sikap, normatif subjektif, kontrol perilaku, pengendara motor.

Sepeda motor merupakan alat transportasi yang paling populer di kebanyakan negara Asia dan negara berkembang (Zargar & Karbakhsh, 2006) termasuk Indonesia. Saat ini di Indonesia populasi sepeda motor merupakan yang terbanyak dibandingkan kendaraan bermotor lainnya dengan jumlah pada tahun 2011 sebanyak 69.204.675 unit. Peningkatan jumlah sepeda motor sejalan dengan peningkatan tingkat kecelakaan pengguna sepeda motor. Selama tahun 2011, tercatat terjadi 147.391 kecelakaan yang melibatkan sepeda motor dan angka ini meningkat dari tahun sebelumnya yakni 140.277 kecelakaan atau mengalami kenaikan sebanyak lima persen (Korps Lalu Lintas Polri, 2012).

Secara teoritik, penyebab kecelakaan lalu lintas jalan raya, termasuk kecelakaan sepeda motor dapat diklasifikasikan dalam empat faktor. Keempat faktor penyebab tersebut adalah kelalaian pengguna jalan, ketidaklayakan kendaraan, ketidaklayakan jalan, dan lingkungan (UU RI No. 22 Tahun 2009). Dalam kenyataannya, kecelakaan lalu-lintas dapat terjadi karena salah satu dari keempat faktor tersebut ataupun karena kombinasi dari dua faktor atau lebih (Lum & Reagen, 1995). Hasil penelitian yang dilakukan oleh Treat dkk. (dalam Lum & Reagenm 1995) menunjukkan bahwa faktor kesalahan manusia secara mandiri menjadi faktor penyebab 57% dari kecelakaan lalu-lintas yang terjadi. Selanjutnya, sebagian besar kecelakaan lalu-lintas yang disebabkan manusia atau pengemudi terjadi karena pelanggaran pengemudi terhadap peraturan lalu-lintas (Arumeswari & Bhinnety, 2009; Vafae-Najar, dkk., 2010). Bentuk pelanggaran atau ketidakpatuhan yang paling sering dilakukan oleh pengendara motor, terutama di Indonesia dan pada khususnya di wilayah Jawa Timur adalah tidak menggunakan helm.

Hal ini dapat diketahui misalnya dari data pelanggaran pengendara motor pada Operasi Ketupat tahun 2010 sebagaimana yang diadministrasikan oleh Polda Jatim.

Tabel 1. Jenis dan Jumlah Pelanggaran Pengendara Motor

Jenis Pelanggaran	Jumlah	Persentase
1. Tidak mengenakan helm	9.518	51,20
2. Melanggar <i>traffic light</i>	4.498	24,20
3. Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB) tidak sesuai	1.601	8,61
4. Kendaraan tidak layak jalan	1.260	6,78
5. Melanggar bahu jalan	1.500	8,07
6. Melanggar larangan parkir	213	1,15
Total	18.590	100

Sumber: Polda Jatim, 2010

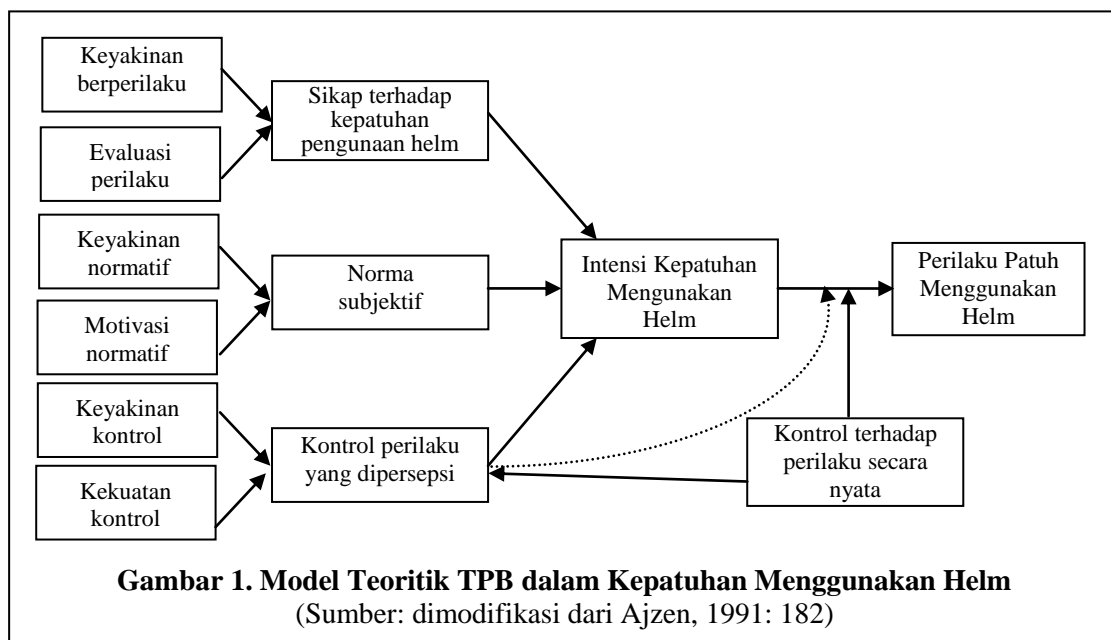
Data di atas menunjukkan bahwa pelanggaran utama yang dilakukan oleh pengendara sepeda motor adalah tidak menggunakan helm (51,20%) dan pelanggaran terhadap *traffic light* (24,20%). Pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara motor dengan tidak menggunakan helm menunjukkan kepatuhan (*compliance*) yang rendah terhadap peraturan lalu-lintas sebagaimana yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pada Pasal 57 Ayat (2) dikatakan bahwa setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan wajib dilengkapi dengan helm standar nasional Indonesia. Selanjutnya, pada Pasal 106 Ayat (8) dikemukakan bahwa setiap orang yang mengemudikan sepeda motor dan penumpang sepeda motor wajib mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia. Fenomena rendahnya kepatuhan pengendara sepeda motor, terutama penggunaan helm sebagaimana yang ditunjukkan pada data di Tabel 1 di atas, maka fenomena sosial tersebut menjadi sesuatu yang menarik dan penting untuk dijelaskan, salah satunya dari perspektif psikologi sebagai ilmu perilaku, dan secara lebih khusus lagi dari pendekatan psikologi sosial yang menjelaskan perilaku individu dalam konteks sosial (Myers, 2008).

Kepatuhan (*compliance*) didefinisikan oleh Herbert Kelman (dalam Forsyth, 2010) sebagai perilaku mengikuti permintaan otoritas meskipun individu secara personal individu tidak setuju dengan permintaan tersebut. Ketidakhadiran figur otoritas akan menyebabkan individu cenderung untuk melanggar permintaan tersebut. Individu berperilaku patuh guna mendapatkan reaksi yang menyenangkan atau pun menghindari hukuman sebagai konsekuensi perilaku yang dilakukannya. Dengan demikian kepatuhan menggunakan helm merupakan perilaku mengikuti permintaan otoritas sebagaimana yang dinyatakan dalam peraturan lalu-lintas yang mengatur penggunaan helm, dan pelanggaran terhadap aturan tersebut seharusnya mendapatkan sanksi dari pihak otoritas sesuai dengan hukum yang berlaku.

Kepatuhan pengendara motor menggunakan ataupun tidak menggunakan helm merupakan bentuk perilaku yang dilakukan secara sadar serta sepenuhnya berada dalam kontrol atau kemauan pelaku (*volitional behavior*). Dalam model teoritik yang dikemukakan oleh Ajzen (2001, 2005, 2012) dalam *theory of planned behavior* (TPB) perilaku karena pilihan bebas (*volitional behavior*) dipengaruhi oleh intensi atau niat, dan kontrol aktual individu untuk menampilkan atau tidak menampilkan perilaku tersebut. Dalam kaitannya dengan kepatuhan penggunaan helm, intensi kepatuhan menggunakan helm menunjuk pada motivasi individu untuk menampilkan perilaku

kepatuhan menggunakan helm, yang menunjuk pada indikasi seberapa besar individu ingin melakukan suatu perilaku (Ajzen, 2005).

Berbagai penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti sebelumnya yang mengaplikasikan TPB untuk menjelaskan kepatuhan pengemudi. Penelitian tersebut di antaranya adalah penelitian pada pada pengendara mobil tentang kepatuhan mengemudi tidak melebihi batas kecepatan (Conner dkk., 2007; De Pelsmacker & Janssens, 2007; Elliott, Armitage & Baughan, 2003; Letirand & Delhomme, 2005; Warner & Aberg, 2006), kepatuhan menggunakan sabuk pengaman (Şimşekoğlu & Lajunen, 2008), kepatuhan tidak minum minuman keras (Armitage, Norman & Conner, 2002). Penelitian tentang kepatuhan untuk menggunakan helm pada pengendara sepeda motor telah dilakukan oleh beberap peneliti sebelumnya, di antaranya adalah Chorlton, Conner & Jamson (2010), Özkan dkk. (2011), Tunnicliff dkk. (2011). Sejalan dengan penelitian sebelum, penelitian ini mengaplikasikan model teoritik TPB untuk meneliti intensi kepatuhan penggunaan helm pada pengendara sepeda motor. Model teoritik TPB dinyatakan dalam Gambar 1 di bawah ini.



Berdasarkan Gambar 1 di atas, intensi atau niat kepatuhan menggunakan helm bersama dengan kontrol terhadap perilaku secara aktual merupakan anteseden dari perilaku pengendara sepeda motor untuk patuh ataupun tidak patuh terhadap peraturan penggunaan helm. Selanjutnya, intensi subjek untuk menampilkan ataupun tidak menampilkan perilaku patuh menggunakan helm dipengaruhi oleh tiga anteseden. Ketiga anteseden tersebut adalah (1) sikap terhadap perilaku (*attitudes toward a behavior*), yaitu evaluasi positif atau negatif dari pengendara sepeda motor terhadap perilaku yang akan ditampilkan yaitu patuh terhadap peraturan penggunaan helm (apakah mereka berpikir tindakan itu akan menimbulkan konsekuensi positif atau negatif); (2) norma subjektif (*subjective norm*) yaitu persepsi pengendara sepeda motor tentang apakah orang lain terutama mereka yang dianggap penting atau *significant others* akan menyetujui atau menolak jika ia patuh ataupun tidak patuh terhadap peraturan penggunaan helm; dan (3) kontrol perilaku yang dipersepsi (*perceived behavior control*) mengarah kepada kemudahan dan kesulitan yang dipersepsi oleh

individu pengendara sepeda motor untuk menampilkan ataupun tidak menampilkan perilaku kepatuhan menggunakan helm yang tergantung pada *control belief* dan *perceived power* di bawah kontrol individu itu sendiri. *Control belief* dan *perceived power* itu sendiri juga dipengaruhi oleh *self-efficacy* dan *controllability* (Fielding, McDonald & Louis, 2004). *Self-efficacy* dapat diukur dengan menanyakan seberapa sulit menampilkan perilaku kepatuhan menggunakan helm dan seberapa tinggi tingkat kepercayaan diri mereka untuk patuh menggunakan helm. Sedangkan *controllability* dapat diukur dengan pernyataan apakah memunculkan perilaku kepatuhan menggunakan helm itu berada di bawah keinginan mereka sendiri dan faktor lain di bawah kontrol mereka.

Dengan mengaplikasikan TPB yang merupakan pengembangan dari teori tindakan beralasan atau *theory of reasoned action* (Ajzen and Fishbein, 1980; Fishbein and Ajzen, 1975) dan dalam upaya peneliti menjawab pertanyaan penelitian terkait dengan fenomena rendahnya kepatuhan pengendara motor menggunakan helm, maka hipotesis penelitian dirumuskan sebagai berikut.

Hipotesis mayor:

ada korelasi antara sikap terhadap kepatuhan menggunakan helm, norma subjektif, dan kontrol perilaku yang dipersepsi, secara bersama-sama, dengan intensi kepatuhan pengendara sepeda motor menggunakan helm.

Hipotesis minor 1:

ada korelasi antara sikap terhadap kepatuhan menggunakan helm dengan intensi kepatuhan pengendara sepeda motor menggunakan helm.

Hipotesis minor 2:

ada korelasi antara norma subjektif dengan intensi kepatuhan pengendara sepeda motor menggunakan helm.

Hipotesis minor 3:

ada korelasi antara kontrol perilaku yang dipersepsi dengan intensi kepatuhan pengendara sepeda motor menggunakan helm.

METODE

Penelitian ini merupakan penelitian survey kuantitatif dengan populasi adalah mahasiswa/i salah satu universitas swasta di Surabaya. Adapun kriteria subjek pada populasi penelitian ini adalah mahasiswa yang berstatus aktif, berjenis kelamin laki-laki dan perempuan, dan menggunakan motor sebagai kendaraan pribadinya. Sampel penelitian sebanyak 210 pengendara sepeda motor diambil dari populasi dengan teknik *accidental sampling*. Data dikumpulkan dengan menggunakan angket yang terdiri dari angket terbuka dan angket tertutup. Angket terbuka digunakan untuk mendapatkan data demografik dan data perilaku kepatuhan subjek penelitian. Selanjutnya, angket tertutup terdiri dari empat angket yang disusun oleh peneliti berdasarkan TPB (Ajzen, 1991, 2005) yaitu angket intensi kepatuhan menggunakan helm, angket sikap terhadap perilaku menggunakan helm (*attitudes toward behavior*), angket norma subjektif terhadap perilaku menggunakan helm (*subjective norm*), dan angket kontrol perilaku terhadap perilaku menggunakan helm (*perceived behavioral control*). Terhadap

keempat angket tertutup dilakukan uji validitas dan reliabilitas. Uji validitas yang digunakan adalah *content analysis* dan dilanjutkan dengan uji daya diskriminasi item dengan cara mengkorelasikan skor item-total (*corrected item-total correlation*). Selanjutnya uji reliabilitas menggunakan pendekatan konsistensi internal dengan rumus Alpha Cronbach. Untuk menguji hipotesis penelitian, korelasi ganda digunakan untuk menguji hipotesis mayor, sedangkan hipotesis minor diuji dengan korelasi parsial. Data penelitian dianalisis dengan menggunakan program SPSS 16 for Windows.

HASIL

Karakteristik Subjek

Keseluruhan subjek penelitian ini adalah 210 mahasiswa dari salah satu universitas swasta di Surabaya, yang berasal dari tujuh fakultas, yakni farmasi, hukum, ekonomi, politeknik, psikoogi, teknik, dan bioteknologi. Setiap fakultas diwakili oleh 30 subjek yang sesuai dengan kriteria penelitian, dengan jenis kelamin laki-laki dan perempuan yang jumlahnya kurang lebih seimbang. Data jenis kelamin subjek penelitian dinyatakan dalam tabel di bawah ini.

Tabel 2. Distribusi Frekuensi Jenis Kelamin Subjek Penelitian

No.	Jenis Kelamin	Frekuensi	Persentase
1	Laki – laki	110	52.4
2	Perempuan	100	47.6
	Total	210	100

Usia subjek penelitian bervariasi mulai dari yang berusia 18 hingga 25 tahun dengan mayoritas berusia 20 (30%) dan 21 tahun (26,2%). Data usia subjek dinyatakan dalam tabel di bawah ini.

Tabel 3. Distribusi Frekuensi Usia Subjek Penelitian

Usia (tahun)	Frekuensi	Presentase
25	4	1,9
24	1	0,5
23	17	8,1
22	33	15,7
21	55	26,2
20	63	30
19	25	11,9
18	12	5,7
Total	210	100

Keseluruhan subjek penelitian menggunakan sepeda motor sebagai kendaraan pribadi terutama saat ke kampus. Namun ada beberapa dari subjek yang tidak memiliki SIM C yakni sebanyak 10 orang atau 4,8% sebagaimana yang dinyatakan dalam tabel di bawah ini.

Tabel 4. Distribusi Frekuensi Kepemilikan SIM C

Memiliki SIM C	Frekuensi	Persentase
Ya	200	95.2
Tidak	10	4.8
Total	210	100

Melalui angket terbuka diperoleh gambaran kepatuhan subjek penelitian terhadap peraturan penggunaan helm. Kepatuhan subjek diketahui dari *self-report* dengan dua pilihan jawaban, yaitu: 1) apakah subjek selalu menggunakan helm atau sangat jarang tidak menggunakan helm saat mengendarai sepeda motor, 2) apakah subjek selalu atau sangat sering tidak menggunakan helm saat mengendarai sepeda motor. Hasilnya dinyatakan dalam Tabel 5 di bawah ini.

Tabel 5. Gambaran Kepatuhan Subjek terhadap Peraturan Penggunaan Helm

Perilaku	Frekuensi	Persentase
1. Selalu patuh	62	29,52
2. Sering patuh atau kadang-kadang tidak patuh	148	70,48
3. Tidak pernah menggunakan helm	0	0
Total	210	100

Data pada Tabel 5 menunjukkan bahwa mayoritas subjek penelitian (70,48) sering atau kadang-kadang patuh atau kadang-kadang tidak patuh pada peraturan penggunaan helm. Berbagai alasan yang mendasari kepatuhan subjek mematuhi peraturan penggunaan helm sebagaimana dinyatakan dalam Tabel 6.

Tabel 6. Alasan Utama Subjek Mematuhi Peraturan Penggunaan Helm

Alasan	Frekuensi	Persentase
1. <i>Safety</i> /keamanan	80	54,05
2. Sudah aturan, kewajiban	34	22,97
3. Takut ditilang, takut ada polisi	23	15,54
4. Sudah terbiasa	5	3,38
5. Terlihat keren	1	0,68
6. Tidak memberikan alasan	5	3,38
Total	148	100

Berdasarkan data pada Tabel 6 diketahui bahwa tiga alasan utama subjek penelitian mematuhi peraturan penggunaan helm adalah alasan keselamatan (54,05%), karena sudah aturan atau kewajiban (22,97%), dan karena takut ada polisi atau kena tilang (15,54%). Sementara yang menjadi alasan utama subjek penelitian tidak mematuhi peraturan penggunaan helm diringkaskan dalam Tabel 7 sebagai berikut:

Tabel 7. Alasan Utama Subjek Melanggar Peraturan Penggunaan Helm

Alasan	Frekuensi	Persentase
1. Jarak tempuh tidak jauh	36	58,06
2. Kalau tidak ada polisi	12	19,35
3. Merepotkan	7	11,29
4. Tidak nyaman, panas	6	9,68
5. Meniru orang lain	1	1,61
Total	62	100

Data pada Tabel 7 menunjukkan bahwa subjek penelitian tidak mematuhi peraturan penggunaan helm terutama karena jarak tempuh tidak jauh (58,06), pada saat tidak ada polisi (19,35), dipandang merepotkan (11,29), atau tidak nyaman/panas (9,68).

Uji Instrumen Penelitian

Hasil uji terhadap keempat angket tertutup yang digunakan dalam penelitian ini dinyatakan dalam Tabel 8.

Tabel 8. Analisis Instrumen Penelitian

Angket	Corrected item-total corelation	Alpha Cronbach
Intensi kepatuhan menggunakan helm (Y)	0.407 – 0.682	0.749
Sikap terhadap kepatuhan menggunakan helm (X ₁)	0.349 – 0.587	0.739
Norma subjektif (X ₂)	0.314 – 0.666	0.828
Kontrol perilaku yang dipersepsi (X ₃)	0.339 – 0.549	0.778

Hasil uji instrumen penelitian sebagaimana dinyatakan dalam Tabel 2 menunjukkan bahwa keempat angket penelitian yang digunakan dalam penelitian ini memenuhi kriteria psikometrik dengan item yang memiliki koefisien daya diskriminasi di atas 0,3 dan koefisien reliabilitas angket dengan Alpha Cronbach di atas 0,7 (Kaplan & Saccuzzo, 2009).

Uji Hipotesis Penelitian

Hasil analisis korelasi ganda untuk menguji hipotesis mayor guna mengetahui korelasi antara sikap terhadap kepatuhan menggunakan helm, norma subyektif, dan kontrol perilaku yang dipersepsi, secara bersama-sama, dengan intensi kepatuhan pengendara sepeda motor menggunakan helm. Hasilnya dinyatakan dalam tabel di bawah ini:

Tabel 9. Hasil Uji Hipotesis Mayor

R	R ²	F	Sig,
0,232	0,054	3,889	0,010

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa koefisien korelasi ganda atau $R=0,232$ dengan $p = 0,010$ di mana $p < 0,05$ sehingga H_0 ditolak dan H_a diterima.

Dengan kata lain, hipotesis mayor penelitian ini yang mengatakan “ada korelasi antara sikap terhadap kepatuhan menggunakan helm, norma subjektif, dan kontrol perilaku yang dipersepsi berkorelasi dengan intensi kepatuhan pengendara sepeda motor menggunakan helm”, diterima. Uji terhadap ketiga hipotesis minor dengan menggunakan korelasi parsial dinyatakan pada tabel di bawah ini:

Tabel 10. Hasil Uji Hipotesis Minor

Variabel	r_p	Sig.
Sikap terhadap kepatuhan menggunakan helm (X_1)	0,048	0,491
Norma subjektif (X_2)	0,022	0,752
Kontrol perilaku yang dipersepsi (X_3)	0,186	0,007

Dari Tabel 7 diketahui bahwa terhadap uji hipotesis minor pertama diketahui koefisien korelasi parsial atau $r_p = 0,048$; $p = 0,491$ di mana $p > 0,05$ sehingga H_0 diterima. Dengan demikian, tidak ada korelasi antara sikap terhadap kepatuhan menggunakan helm dengan intensi kepatuhan pengendara sepeda motor menggunakan helm. Untuk uji hipotesis minor yang kedua diketahui $r_p = 0,022$; $p = 0,752$ sehingga H_0 diterima. Disimpulkan bahwa tidak ada korelasi antara norma subjektif dengan intensi kepatuhan pengendara sepeda motor menggunakan helm. Selanjutnya, dari uji hipotesis ketiga diketahui $r_p = 0,186$; $p = 0,007$ di mana $p < 0,05$ sehingga H_0 ditolak dan H_a diterima. Oleh karena itu, ada korelasi positif yang sangat signifikan antara kontrol perilaku yang dipersepsi dengan intensi kepatuhan pengendara sepeda motor menggunakan helm.

BAHASAN

Penelitian ini bertujuan untuk mengaplikasikan TPB dalam menjelaskan intensi pengendara sepeda motor untuk mematuhi peraturan penggunaan helm. Terdapat tiga anteseden dari intensi yaitu sikap, norma subjektif, dan kontrol perilaku yang dipersepsi.

Berdasarkan hasil uji hipotesis diketahui bahwa dari keempat hipotesis yang diajukan terdapat dua hipotesis yang diterima dan dua yang ditolak. Hipotesis yang diterima adalah hipotesis mayor dan hipotesis minor ketiga. Dari analisis korelasi ganda untuk menguji hipotesis mayor diketahui bahwa terdapat hubungan korelasi antara sikap terhadap kepatuhan menggunakan helm, norma subyektif, dan kontrol perilaku yang dipersepsi, secara bersama-sama, dengan intensi kepatuhan pengendara sepeda motor menggunakan helm ($R=0,232$; $p = 0,010$ di mana $p < 0,05$). Hasil ini sejalan dengan konsep teoritik yang dikemukakan oleh Ajzen (1991, 2005, 2012) bahwa sikap, norma subjektif, dan kontrol perilaku merupakan anteseden dari intensi. Meskipun demikian, dari analisis korelasi ganda diketahui koefisien determinasi atau $R^2 = 0,054$. Hal ini berarti dalam penelitian ini pengaruh variabel sikap, norma subjektif, dan kontrol perilaku terhadap intensi kepatuhan penggunaan helm hanya sebesar 5,4%. Selanjutnya yang menjadi pertanyaan peneliti adalah variabel lain apa menjadi anteseden intensi kepatuhan penggunaan helm yang belum terungkap melalui penelitian ini. Dengan kata lain, terdapat 94,6% pengaruh variansi lain selain sikap, norma subjektif dan kontrol perilaku dalam menjelaskan intensi kepatuhan penggunaan helm yang belum diketahui melalui model TPB yang digunakan dalam penelitian ini.

Menurut TPB, variabel di luar sikap, norma subjektif dan kontrol perilaku yang memengaruhi intensi adalah variabel personal dan variabel lingkungan/situasional (Ajzen, 1991). Salah satu variabel personal-demografik yang bisa menjelaskan intensi kepatuhan penggunaan helm pada pengendara sepeda motor adalah jenis kelamin. Hasil ini diketahui dari analisis tabulasi silang (*crosstab*) yang menunjukkan nilai $p\text{-Chi-square} = 0.011$ di mana $p < 0.05$. Selanjutnya diketahui bahwa subjek berjenis kelamin laki-laki memiliki intensi ketidakpatuhan penggunaan helm yang lebih tinggi dibandingkan dengan yang berjenis kelamin perempuan. Beberapa penelitian terdahulu menunjukkan tingkat kepatuhan laki-laki lebih rendah daripada perempuan dalam mematuhi peraturan. Penelitian Tom & Granié (2011) misalnya menunjukkan bahwa tingkat kepatuhan laki-laki terhadap peraturan pejalan kaki lebih rendah daripada perempuan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa laki-laki memiliki tingkat kepatuhan yang lebih rendah daripada perempuan terutama terkait dengan perilaku yang berisiko di jalan raya, seperti mengemudi. Hal ini dapat dijelaskan dengan teori seleksi seksual yang diperkenalkan oleh Charles Darwin dalam bukunya tahun 1859 berjudul *On the origin of Species* (Andersson & Simmons, 2006) yang memprediksi bahwa laki-laki karena hormon testosteron pada laki-laki menyebabkan laki-laki lebih agresif (Mazur & Booth, 1998) dan cenderung untuk berperilaku dengan cara yang lebih berisiko dibandingkan dengan perempuan (Pawlowski, Atwal, & Dunbar, 2008), termasuk dengan melanggar aturan penggunaan helm.

Selain jenis kelamin, variabel personal lainnya yang dapat memengaruhi intensi adalah kepribadian seseorang (*personality*). Salah satu tipe kepribadian yang berhubungan dengan intensi ataupun perilaku yang terkait dengan kepatuhan pada aturan/hukum adalah kepribadian otoritarian. Kepribadian otoritarian berhubungan dengan kepatuhan, misalnya kepatuhan pada aturan orang tua (Liana, 2008) dan kepatuhan aturan *safety riding* (Putri, 2009).

Tidak adanya korelasi antara sikap dengan intensi berperilaku dalam penelitian ini juga dapat dijelaskan dalam perspektif budaya. Dalam budaya yang rasional dan individual, sikap sebagai faktor internal merupakan faktor yang dapat memprediksi intensi dan perilaku (Ajzen, 1991). Beberapa penelitian terhadap kepatuhan berlalu-lintas yang dilakukan dalam budaya yang rasional dan individual ditemukan bahwa sikap menjadi faktor yang dapat memprediksi intensi dan perilaku (Conner dkk., 2007; Armitage, Norman & Conner, 2002; Chorlton, Conner & Jamson, 2010). Ciri subjek atau masyarakat yang rasional dalam dimensi budaya menurut Hofstede adalah memiliki orientasi yang jauh ke depan (*long term orientation/LTO*). Masyarakat yang rasional dan memiliki LTO yang tinggi akan cenderung untuk berpikir lebih mendalam akan dampak perilakunya jika ia tidak menggunakan helm dan kebutulan ia mengalami kecelakaan. Helm secara personal dipandang sebagai alat keselamatan yang tidak dapat dihindari. Sebaliknya, individu atau masyarakat yang memiliki *short term orientation (STO)* akan cenderung berpikir pragmatis, yang lebih berorientasi saat ini dan bukan pada masa yang akan datang. Data hasil penelitian ini pada Tabel 7 menunjukkan bahwa ketidakpatuhan individu menggunakan helm juga disebabkan oleh alasan pragmatis seperti tidak mau repot, jarak tempuh yang dekat, memakai helm membuat tidak nyaman/kepala panas. Masyarakat Indonesia lebih cenderung memiliki *short term orientation* (Moorhead & Griffin, 2009).

Masih terkait dengan dimensi budaya Hofstede, dimensi budaya lain yang terkait dengan kepatuhan pada hukum adalah *uncertainty avoidance (UA)*. UA menunjuk pada tingkatan bagaimana anggota dari suatu masyarakat merasa tidak nyaman dengan

ketidakpastian dan ambiguitas (Hofstede, 2012a). Hasil penelitian yang dilakukan oleh Hofstede (2012b) menunjukkan bahwa masyarakat Indonesia cenderung memiliki UA dalam kategori sedang bawah (*medium low*). Dalam kaitannya dengan kepastian hukum, masyarakat Indonesia pada umumnya cenderung terbiasa atau mudah berkompromi dengan situasi yang tidak pasti, termasuk ketidakpastian dalam penegakan aturan penggunaan helm seperti ada tidak hadirnya pihak otoritas atau polisi yang menegakkan aturan seperti yang terlihat pada data di Tabel 7.

Selanjutnya hasil analisis terhadap hipotesis minor pertama penelitian ini sebagaimana dinyatakan dalam Tabel 10 menunjukkan bahwa hipotesis minor 1 ditolak karena koefisien korelasi parsial atau $r_p = 0,048$ dengan $p = 0,491$ di mana $p > 0,05$. Hal ini berarti bahwa sikap terhadap kepatuhan penggunaan helm tidak dapat memprediksi terhadap intensi kepatuhan penggunaan helm. Secara teoritik sikap terhadap kepatuhan penggunaan helm pada pengendara sepeda motor dibentuk oleh keyakinan individu akan dampak jika ia menampilkan ataupun tidak menampilkan kepatuhan penggunaan helm (*behavioral belief*), serta evaluasi individu terhadap dampak jika ia menampilkan atau tidak menampilkan perilaku kepatuhan penggunaan helm (*evaluation toward behavior*). Tidak mampunya sikap memprediksi intensi perilaku dalam penelitian ini dimungkinkan karena adanya ambivalensi dan inkonsistensi pada sikap terhadap penggunaan helm. Data pada tabel 6 dan 7 menunjukkan bahwa dari satu sisi, subjek memiliki sikap positif terhadap penggunaan helm misalnya sebagai pelindung kepala saat kecelakaan/*safety*, dan terlihat keren. Akan tetapi di sisi lain, subjek memiliki sikap negatif terhadap penggunaan helm misalnya penggunaan helm dirasakan merepotkan, tidak nyaman dan panas. Ambivalensi pada sikap akan menyebabkan rendahnya konsistensi antara sikap dengan perilaku (Armitage & Conner 2000; Conner dkk., 2002).

Hasil analisis terhadap hipotesis minor kedua pada Tabel 10 diketahui koefisien korelasi parsial atau $r_p = 0,022$; $p = 0,752$ di mana $p > 0,05$. Hasil ini menunjukkan bahwa norma subjektif dalam penelitian ini tidak dapat menjadi anteseden bagi intensi kepatuhan pengendara sepeda motor menggunakan helm. Secara teoritik, menurut Ajzen (1991, 2012) norma subjektif dibentuk oleh keyakinan subjek apakah orang-orang yang dianggap penting (*significant others*) akan menampilkan kepatuhan menggunakan helm atau tidak (*normative belief*), serta seberapa kuat motivasi subjek untuk mengikuti apa yang dianjurkan ataupun tidak dianjurkan oleh *significant others* (*motivation to comply*). Tidak adanya korelasi antara norma subjektif dan intensi perilaku kepatuhan menggunakan helm pada penelitian ini terjadi karena subjek memiliki penilaian yang ambivalen terhadap *significant others*. Dari satu sisi, ketidakpatuhan penggunaan helm diketahui oleh subjek sebagai perilaku yang tidak normatif atau tidak sesuai dengan norma hukum yang berlaku di masyarakat. Akan tetapi, karena pada lingkungan subjek perilaku ini telah dianggap normal dalam arti dilakukan oleh pengendara pada umumnya, maka sangat dimungkinkan subjek mengalami ambivalensi. Alasan lainnya karena dalam TPB variabel norma subjektif merupakan komponen normatif. Dijelaskan oleh Terry dan Hogg (1996) bahwa komponen normatif dalam TPB dipahami dalam arti sempit yaitu sejauh mana subjek mempersepsi bahwa pihak lain menginginkan dia menampilkan atau tidak menampilkan suatu perilaku. Komponen normatif akan memiliki pengaruh yang lebih kuat terhadap niat jika norma dipahami secara luas, yaitu bahwa norma adalah aturan-aturan yang diberlakukan secara khusus mengatur bagaimana anggota suatu kelompok seharusnya berperilaku.

Sementara itu, dari uji hipotesis ketiga diketahui $r_p = 0,186$; $p = 0,007$ di mana $p < 0,05$ sehingga kontrol perilaku dapat menjadi prediktor terhadap intensi kepatuhan pengendara sepeda motor menggunakan helm. Secara teoritik, kontrol perilaku yang dipersepsi menunjuk kepada sejauhmana seseorang merasa bahwa menampilkan atau tidak menampilkan perilaku tertentu berada di bawah kontrol individu yang bersangkutan. Kontrol perilaku yang dipersepsi ditentukan oleh sejumlah keyakinan tentang hadirnya faktor-faktor yang dapat memudahkan atau mempersulit terlaksananya perilaku yang akan ditampilkan (Ajzen, 1991; 2012). Dari angket terbuka pada Tabel 7 diketahui bahwa faktor utama yang menjadi alasan subjek melanggar peraturan penggunaan helm adalah jarak tempuh tidak jauh (58,06%) misalnya dalam kompleks perumahan atau di sekitar tempat tinggal subjek, yang kondisi penegakan aturannya sudah dikenal oleh subjek. Pada jarak tempuh yang tidak jauh, subjek mengetahui ada tidakna polisi yang menegakkan aturan, sehingga subjek cenderung untuk melanggar aturan ketika mempersepsi bahwa tidak akan ada polisi yang menegakkan aturan (19,35%). Pengetahuan subjek situasi ada tidaknya konsekuensi jika ia menampilkan ketidakpatuhan dalam perspektif teoritis TPB berhubungan dengan kontrol perilaku yang dipersepsi (PBC) yakni *self-efficacy* (Ajzen, 1991, 2012). *Self-efficacy* merupakan keyakinan diri individu bahwa ia mampu untuk menampilkan perilaku tertentu, yang sangat dipengaruhi oleh pengalaman individu sebelumnya. Hal ini sejalan dengan hasil uji hipotesis minor ketiga yang menunjukkan adanya korelasi positif antara PBC dengan intensi penggunaan helm (lihat Tabel 10). Adanya korelasi antara PBC dengan intensi penggunaan helm pada penelitian ini sejalan dengan meta analisis yang dilakukan oleh Armitage & Conner (2001) terhadap 185 penelitian yang menggunakan TPB. Hasilnya menunjukkan bahwa kontrol perilaku yang dipersepsi yang mencerminkan *self-efficacy* merupakan prediktor yang paling konsisten terhadap intensi.

Dalam kaitannya dengan kepatuhan penggunaan helm, dari Tabel 5 diketahui bahwa mayoritas subjek penelitian ini yakni 70,48% tidak selalu mematuhi peraturan penggunaan helm. Berbagai motivasi yang mendasari kepatuhan subjek penelitian dalam penggunaan helm sebagaimana dinyatakan dalam Tabel 6. Alasan penggunaan ataupun helm yang dikemukakan sebelumnya terkait dengan motivasi kepatuhan individu terhadap suatu aturan (*compliance*), termasuk peraturan penggunaan helm. Dalam pandangan Helbert Kelman (dalam Forsyth, 2010) motivasi kepatuhan yang dikarenakan oleh kesadaran subjek akan kegunaan helm bagi dirinya sebagai alat pelindung keselamatan, dapat digolongkan dalam level internalisasi. Pada level ini subjek sudah menginternalisasikan aturan penggunaan helm sehingga subjek akan tetap mematuhi peraturan penggunaan helm dengan rela dan patuh (*voluntary compliance*) atau yang diistilahkan oleh Tyler (1990) sebagai *internalized obligation*. Kepatuhan masyarakat untuk mematuhi peraturan secara rela merupakan kondisi yang ideal dan menjadi harapan setiap negara. Sementara itu, motivasi individu mematuhi peraturan penggunaan helm karena takut mendapatkan *punishment* atau karena hadirnya figur otoritas atau penegak hukum, termasuk dalam level kepatuhan (*compliance*) sehingga pada level ini penegakan aturan (*law enforcement*) perlu dilakukan dengan konsekuen dan konsisten (Ancok, 1995).

SIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil penelitian ini pada responden pengendara motor, maka simpulan yang dapat dikemukakan adalah sebagai berikut:

1. *Theory of planned behavior* dapat diaplikasikan dalam memberikan penjelasan niat pada responden dalam kepatuhan menggunakan helm, namun hanya variabel kontrol perilaku yang dipersepsi yang dapat memprediksi intensi kepatuhan penggunaan helm.
2. Meskipun TPB dapat diaplikasikan dalam kepatuhan penggunaan helm, namun pengaruh variansi lain selain sikap terhadap perilaku, norma subjektif, dan kontrol perilaku dalam menjelaskan intensi kepatuhan penggunaan helm kurang memadai. Terdapat 94,6% pengaruh variansi lain di luar ketiga variabel bebas penelitian ini. Variansi lain tersebut dapat berasal dari variabel personal, situasional dan budaya.

Dari bahasan dan simpulan yang dikemukakan di atas, maka saran dari penelitian ini adalah:

1. Bagi peneliti selanjutnya, penelitian dengan TPB perlu mempertimbangkan variabel personal, situasional dan budaya yang dapat memengaruhi intensi dan kepatuhan. Variabel personal tersebut adalah tipe kepribadian, sementara variabel situasional terkait dengan persepsi pengendara terkait dengan penegakan aturan. Untuk variabel budaya, perlu dilakukan penelitian lebih lanjut untuk mengetahui dimensi budaya dari Hofstede yang relevan dengan perilaku kepatuhan masyarakat di Indonesia.
2. Bagi penegak hukum dan masyarakat pada umumnya, hasil penelitian ini menunjukkan bahwa motivasi kepatuhan pengendara sepeda motor terhadap penggunaan helm masih berada pada level *law enforcement*. Untuk itu perlu ada upaya yang sinergis dari semua pihak untuk dapat menciptakan budaya masyarakat yang memiliki ketaatan yang telah diinternalisasikan. Upaya dapat dicapai melalui upaya yang konsisten dan konsekuen dengan sosialisasi, pengkondisian, dan modeling.

SUMBER RUJUKAN

- Ajzen, I. 1991. The Theory of Planned Behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50: 179–211.
- Ajzen, I. 2005. *Attitudes, personality, and behavior* (2nd edition). Milton-Keynes, England: Open University Press / McGraw- Hill
- Ajzen, I. 2012. The theory of planned behavior. In P. A. M. Lange, A. W. Kruglanski & E. T. Higgins (Eds.), *Handbook of theories of social psychology* (Vol. 1, pp. 438-459). London, UK: Sage.
- Ancok, D. 1995. *Nuansa Psikologi Pembangunan*. Jogjakarta: Pustaka Pelajar.
- Andersson, M. & Simmons, L.W. 2006. Sexual selection and mate choice. *Trends in Ecology and Evolution*, 21 (6): 296-302.

- Armitage, C.J. & Conner, M. 2001. Efficacy of the Theory of Planned Behaviour: A meta-analytic review. *British Journal of Social Psychology*, 40: 471–499.
- Armitage, C.J., Norman, P., Conner, M. 2002. Can the theory of planned behaviour mediate the effects of age, gender and multidimensional health locus of control? *British Journal of Health Psychology*, 7: 299–316.
- Armitage, C.J. & Conner, M. 2000. Attitudinal Ambivalence: A Test of Three Key Hypotheses. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 26 (November), 1421-1432.
- Conner, M., Sparks, P., Povey, R., James, R., Shepherd, R., & Armitage, C.J. 2002. Moderator Effects of Attitude Ambivalence on Attitude-Behaviour Relationships. *European Journal of Social Psychology*, 32 (July), 705-718.
- Arumeswari, R.P.F. & Bhinnety, M. 2009. Hubungan antara Persepsi Iklim Keselamatan dengan Kepatuhan Peraturan Keselamatan Lalu-lintas pada Pengendara Sepeda Motor di Wilayah Kampus UGM. *National Conference on Applied Ergonomics* (hal. 69-76). Yogyakarta: Laboratorium Ergonomi Jurusan Teknik Mesin dan Industri, Universitas Gadjah Mada.
- Conner, M., Lawton, R., Parker, D., Chorlton, K., Manstead, A.S.R., Stradling, S. 2007. Application of the Theory of Planned Behaviour to the Prediction of Objectively Assessed Breaking of Posted Speed Limits. *British Journal of Psychology*, 98 (3): 429-453.
- De Pelsmacker, P., Janssens, W. 2007. The Effects of Norms, Attitudes and Habits on Speeding Behavior: Scale Development and Model Building and Estimation. *Accident Analysis Preview*, 39: 6–15.
- Elliott, M. A., Armitage, C. J., Baughan, Christopher, J. 2003. Drivers' Compliance with Speed Limits: An Application of the Theory of Planned Behavior. *Journal of Applied Psychology*, 88 (5): 964-972.
- Fishbein, M. & Ajzen, I. 1975. *Belief, Attitude, Intention and Behavior: An Introduction to Theory and Research*. Reading, MA: Addison-Wesley.
- Forsyth, D.R. (2010). *Group Dynamics* (5th edition). Belmont, CA: Wadsworth.
- Hofstede, G. (2012a). *National Culture Dimesions*. (Online) (<http://geert-hofstede.com/dimensions.html>, diakses 10 Oktober 2012).
- Hofstede, G. (2012b). *National Culture Country Indonesia*. (Online) (<http://geert-hofstede.com/indonesia.html>, diakses 10 Oktober 2012).
- Kaplan, R.M. & Saccuzzo, D.P. 2009. *Psychological Testing: Principles, Applications, and Issues* (7th Edition). Belmont, CA: Wadsworth.

- Korps Lalu Lintas Polri (2012). *Sepeda Motor Paling Sering Terlibat Kecelakaan*, (Online), (<http://lantas.polri.go.id/wps/portal>, diakses 10 Juli 2012).
- Letirand, F., Delhomme, P. 2005. Speed Behaviour as a Choice between Observing and Exceeding the Speed Limit. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 8: 481–492.
- Liana, K. 2008. *Hubungan Kepribadian Otoritarian dengan Sikap Mematuhi Aturan Orang Tua*. Skripsi tidak diterbitkan. Surabaya: Fakultas Psikologi Universitas Surabaya, Laboratorium Psikologi Sosial.
- Lum, H. & Reagen, J.A. 1995. Interactive Highway Safety Design Model: Accident Predictive Module. *Public Roads Magazine*, 59 (2): 1-6.
- Mazur, A. & Booth, A. 1998. Testosterone and dominance in men. *The Behavioral And Brain Sciences*, 21 (3): 353–363.
- Moorhead, G. & Griffin, R.W. 2009. *Organizational Behavior: Managing People and Organizations* (9th edition). New York: South-Western College Publication.
- Myers, D.G. 2008. *Social Psychology* (9th edition). Boston: McGraw Hill.
- Özkan, T., Lajunen, T., Doğruyol, B., Yildirim, Z. & Çoymak, A. 2011. Motorcycle Accidents, Rider Behaviour and Psychological Models. *Accident Analysis and Prevention*, 39: 491–499.
- Pawlowski, B., Atwal, R., Dunbar, R.I.M. 2008. Sex Differences in Everyday Risk-Taking Behavior in Humans. *Evolutionary Psychology*, 6(1): 29-42.
- Polda Jatim (2010). *Ops Ketupat 2010, Angka Kecelakaan Meningkat*. (Online), (<http://kominfo.jatimprov.go.id/watch/23688>, diakses 10 Juli 2012).
- Putri, G. 2009. *Hubungan antara Kepribadian Otoritarian dengan Niat Mematuhi Peraturan Safety Riding*. Skripsi tidak diterbitkan. Surabaya: Fakultas Psikologi Universitas Surabaya, Laboratorium Psikologi Sosial.
- Şimşekoğlu, O., 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: 181–191.
- Tom, A. & Granié, M. 2011. Gender differences in pedestrian rule compliance and visual search at signalized and unsignalized crossroads. *Accident Analysis and Prevention* 43: 1794–1801.
- Terry, D.J. and Hogg, M.A. (1996). Group Norms and the Attitude-Behavior Relationship: A Role for Group Identification. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 22 (8): 776-793.

Tyler, T.R. 1990. *Why Do People Obey the Law?* New Haven: Yale. University Press.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Vafae-Najar, A., Esmaili, H., Ibrahimipour, H., Dehnavieh, R., Nozadi, M.S. 2010. Motorcycle Fatal Accidents in Khorasan Razavi Province, Iran. *Iranian Journal Public Health*, 39 (2): 95-101.

Warner, H.W., Aberg, L., 2006, Drivers' decision to speed: a study inspired by the theory of planned behavior. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 9, 427-433.

Zargar, M.K.A. & Karbakhsh, M. 2006. Pattern of Motorcycle-related Injuries in Teheran, 1999 to 2000: A Study in 6 Hospitals. *East Mediterr Health Journal*, 12: 81-87.