

**Pengaruh Intensitas Kampanye Cara Berkendara
dengan Selamat (*safety riding*) dan Tingkat Kemampuan Kognitif
Terhadap Tingkat Perilaku Berkendara dengan Selamat
di Kalangan Pelajar SMA Setyabudhi Semarang**

Thesis

**Disusun untuk memenuhi persyaratan menyelesaikan
Pendidikan Strata 2
Jurusan Ilmu Komunikasi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Diponegoro**

Penyusun

Nama : Eko Feriyanto

NIM : D4C009010

PROGRAM MAGISTER ILMU KOMUNIKASI

PROGRAM PASCASARJANA

UNIVERSITAS DIPONEGORO

SEMARANG

2011

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Eko Feriyanto
NIM : D4C009010
Program Studi : Magister Ilmu Komunikasi
Konsentrasi : Komunikasi Strategis

Dengan ini menyatakan bahwa Tesis yang saya susun dengan judul:

Pengaruh Intensitas Kampanye Cara Berkendara dengan Selamat (safety riding) dan Tingkat Kemampuan Kognitif Terhadap Tingkat Perilaku Berkendara dengan Selamat di Kalangan Pelajar SMA Setyabudhi Semarang

adalah benar-benar hasil karya saya sendiri dan bukan merupakan plagiat dari tesis atau karya ilmiah orang lain. Apabila dikemudian hari pernyataan saya tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi akademis yang berlaku.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya, untuk dapat dipergunakan bilamana diperlukan.

Semarang, Mei 2011

Pembuat Pernyataan

Eko Feriyanto

NIM: D4C009010

HALAMAN PENGESAHAN TESIS

**Pengaruh Intensitas Kampanye Cara Berkendara
dengan Selamat (*safety riding*) dan Tingkat Kemampuan Kognitif
Terhadap Tingkat Perilaku Berkendara dengan Selamat
di Kalangan Pelajar SMA Setyabudhi Semarang**

Disusun oleh

Nama : Eko Feriyanto

NIM : D4C009010

Telah disetujui untuk diuji didepan Tim Penguji

Semarang, Mei 2011

Pembimbing

**DR. SUNARTO
NIP. 19660727 199203 1 001**

UNIVERSITAS DIPONEGORO
MAGISTER ILMU KOMUNIKASI
PROGRAM PASCA SARJANA

HALAMAN PENGESAHAN TESIS

Nama : Eko Feriyanto
NIM : D4C009010
Program Studi : Ilmu Komunikasi
Judul :

Pengaruh Intensitas Kampanye Cara Berkendara
dengan Selamat (*safety riding*) dan Tingkat Kemampuan Kognitif
Terhadap Tingkat Perilaku Berkendara dengan Selamat
di Kalangan Pelajar SMA Setyabudhi Semarang

Pembimbing Tesis

DR. SUNARTO
NIP. 19660727 199203 1 001

Ketua Program Studi

DR. SUNARTO
NIP. 19660727 199203 1 001

UNIVERSITAS DIPONEGORO
MAGISTER ILMU KOMUNIKASI
PROGRAM PASCA SARJANA

HALAMAN PERSETUJUAN TESIS

Nama : Eko Feriyanto
NIM : D4C009010
Program Studi : Ilmu Komunikasi
Judul :

Pengaruh Intensitas Kampanye Cara Berkendara
dengan Selamat (*safety riding*) dan Tingkat Kemampuan Kognitif
Terhadap Tingkat Perilaku Berkendara dengan Selamat
di Kalangan Pelajar SMA Setyabudhi Semarang

Telah dipertahankan dalam sidang ujian tesis program Magister Ilmu Komunikasi
Program Pasca Sarjana Universitas Diponegoro

Hari : Kamis
Tanggal : 12 Mei 2011
Pukul : 10.00 WIB
Dan dinyatakan : LULUS

PANITIA PENGUJI TESIS

Ketua Sidang : DR. Turnomo Rahardjo ()
Sekretaris Sidang : Agus Naryoso, S.Sos, M.Si ()
Penguji I : Nurul Hasfi Wijayana, S.Sos, M.A ()
Penguji II : DR. Sunarto ()

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum wr wb

Syukur alhamdulillah senantiasa dipanjatkan kehadirat Allah SWT, atas segala rahmat, taufiq dan hidayah-Nya sehingga dapat diselesaikannya tesis ini sebagai bagian dari persyaratan untuk menyelesaikan pendidikan Strata 2 pada Program Studi Magister Ilmu Komunikasi Universitas Diponegoro, Semarang.

Pada kesempatan ini saya menyampaikan terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada :

1. Bapak Dr. Sunarto, selaku dosen pembimbing, yang telah memberikan bimbingan dan arahan yang sangat berharga dalam melakukan penelitian ini.
2. Bapak Dr. Turnomo Rahardjo, Bapak Agus Naryoso, S.Sos. MSi, Ibu Nurul Hasfi Wijayana, S.Sos.M.A, selaku Dosen Penguji yang telah banyak memberikan masukan dan arahan dalam penyusunan tesis ini.
3. Bapak Ibu Dosen Pengajar dan Staf program Magister Ilmu Komunikasi Universitas Diponegoro, Semarang (Mas Priyo, Mbak Febri, Mbak Eti) atas masukan dan bantuannya selama perkuliahan.
4. Keluargaku tercinta, atas doa, dorongan dan dukungannya.
5. Rekan-rekan angkatan II MIKOM yang telah banyak membantu dan mendukung bagi terselesaikannya tesis ini.

Akhirul kalam semoga Allah SWT berkenan menerima semuanya ini sebagai amal ibadah serta senantiasa memberikan berkah, rahmat dan hidayah-Nya kepada kita semua. Amien.

Wassalamu'alaikum wr wb

Semarang, Mei 2011

Penulis

Eko Feriyanto

DAFTAR ISI

| | Hal |
|--|----------|
| HALAMAN JUDUL | i |
| HALAMAN PENGESAHAN | ii |
| KATA PENGANTAR | iii |
| DAFTAR ISI | iv |
| DAFTAR TABEL | vii |
| DAFTAR GAMBAR | viii |
| DAFTAR LAMPIRAN | ix |
| ABSTRAKSI | x |
| BAB I PENDAHULUAN | 1 |
| 1.1 Latar Belakang Masalah | 1 |
| 1.2 Perumusan Masalah | 5 |
| 1.3 Tujuan Penelitian | 6 |
| 1.4 Kegunaan Penelitian | 6 |
| 1.5 Kerangka Teori | 7 |
| 1.5.1. State of The Art..... | 7 |
| 1.5.2. Paradigma Penelitian..... | 9 |
| 1.5.3. Teori Kognitif Sosial..... | 10 |
| 1.5.3.1. Hubungan Timbal Balik Triadik dalam Teori Kognitif Sosial..... | 12 |
| 1.5.3.2. Faktor Pribadi : Tingkat Kemampuan Kognitif..... | 14 |
| 1.5.3.3. Faktor Lingkungan : Intensitas Kampanye Cara Berkendara dengan Selamat (<i>safety riding</i>)..... | 22 |
| 1.5.3.4. Faktor Perilaku : Tingkat Perilaku Berkendara dengan Selamat..... | 29 |
| 1.5.3.5. Kelebihan dan Kelemahan Teori Kognitif Sosial..... | 32 |
| 1.5.4. Variabel Bebas..... | 33 |
| 1.5.5. Variabel Terikat..... | 34 |
| 1.5.6. Hipotesis Penelitian..... | 34 |
| 1.5.6.1. Hipotesis Bivariat..... | 34 |
| 1.5.6.2. Hipotesis Multivariat..... | 35 |
| 1.7. Definisi Konsep..... | 35 |
| 1.7.1. Intensitas Kampanye Cara Berkendara dengan Selamat (<i>safety riding</i>)..... | 35 |
| 1.7.2. Tingkat Kemampuan Kognitif..... | 35 |
| 1.7.3. Tingkat Perilaku Berkendara dengan Selamat..... | 35 |
| 1.8. Definisi Operasional..... | 36 |
| 1.8.1. Intensitas Kampanye Cara Berkendara dengan Selamat (<i>safety riding</i>)..... | 36 |

| | Hal |
|--|-----------|
| 1.8.2. Tingkat Kemampuan Kognitif..... | 36 |
| 1.8.3. Tingkat Perilaku Berkendara dengan Selamat..... | 37 |
| 1.9. Metode Penelitian..... | 37 |
| 1.9.1. Tipe Penelitian..... | 37 |
| 1.9.2. Populasi dan Teknik Pengambilan Sampel..... | 38 |
| 1.9.2.1. Populasi | 38 |
| 1.9.2.2. Teknik Pengambilan Sampel..... | 38 |
| 1.9.3. Jenis dan Sumber Data..... | 38 |
| 1.9.3.1. Jenis Data..... | 38 |
| 1.9.3.2. Sumber Data..... | 38 |
| 1.9.4. Skala Pengukuran..... | 39 |
| 1.9.5. Teknik Pengumpulan Data..... | 39 |
| 1.9.6. Instrumen Penelitian..... | 40 |
| 1.9.7. Teknik Analisis..... | 40 |
| | |
| BAB II KAMPANYE CARA BERKENDARA DENGAN SELAMAT (SAFETY RIDING)..... | 45 |
| 2.1. Program Kampanye Keselamatan jalan..... | 45 |
| 2.2. Pelaksanaan Kampanye Cara Berkendara dengan Selamat (<i>safety riding</i>)..... | 51 |
| | |
| BAB III ANALISIS DAN INTERPRETASI HASIL PENELITIAN | 54 |
| 3.1. Uji Validitas dan Reliabilitas Instrumen Penelitian..... | 54 |
| 3.1.1. Uji Try Out I..... | 54 |
| 3.1.1.1 Uji Validitas..... | 55 |
| 3.1.1.2 Uji Reliabilitas..... | 57 |
| 3.1.2. Uji Try Out II..... | 58 |
| 3.1.2.1 Uji Validitas..... | 58 |
| 3.1.2.2 Uji Reliabilitas..... | 60 |
| 3.2. Analisis Deskriptif | 61 |
| 3.2.1 Karakteristik Responden..... | 61 |
| 3.2.1.1 Umur | 61 |
| 3.2.1.2 Jenis Kelamin..... | 62 |
| 3.2.1.3 Kepemilikan SIM..... | 62 |
| 3.2.2. Variabel Intensitas Kampanye Cara Berkendara dengan Selamat (X1) | 63 |
| 3.2.3. Variabel Tingkat Kemampuan Kognitif (X2) | 65 |
| 3.2.4. Variabel Tingkat Perilaku Berkendara dengan Selamat (Y) | 67 |
| 3.3. Analisa Tabulasi Silang | 69 |

| | Hal |
|--|-----------|
| 3.4. Uji Asumsi Klasik..... | 72 |
| 3.4.1. Uji Multikolonieritas..... | 74 |
| 3.4.2. Uji Autokorelasi..... | 76 |
| 3.4.3. Uji Heteroskedastisitas..... | 77 |
| 3.4.4. Uji Normalitas..... | 79 |
| 3.4.5. Uji Linearitas..... | 81 |
| 3.5. Pengujian Hipotesis..... | 82 |
| 3.5.1. Analisis Simple Regresi Variabel X1 dan Y..... | 83 |
| 3.5.2. Analisis Simple Regresi Variabel X2 dan Y..... | 84 |
| 3.5.3. Analisis Simple Regresi Variabel X1 dan X2..... | 85 |
| 3.5.4. Analisis Multiple Regresi..... | 85 |
| 3.5.4.1 Uji Signifikansi Simultan/Uji Statistik F..... | 86 |
| 3.5.4.2 Koefisien Determinasi..... | 87 |
| 3.5.4.3 Uji Signifikan Parameter Individual/Uji Statistik t..... | 88 |
| 3.5.4.4 Persamaan Garis Regresi..... | 89 |
| 3.5.4.5 Sumbangan Relatif dan Efektif Prediktor..... | 90 |
| 3.6. Penafsiran Hasil Penelitian..... | 92 |
| 3.7. Diskusi..... | 93 |
| BAB IV PENUTUP | 98 |
| 4.1. Simpulan | 98 |
| 4.2. Saran | 99 |
| 4.3. Keterbatasan Penelitian..... | 100 |

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR TABEL

| | Hal |
|--|-----|
| Tabel 1.1 Hasil Penelitian dalam State of the Art..... | 9 |
| Tabel 2.1 Program Kampanye Keselamatan Untuk Semua Moda..... | 48 |
| Tabel 2.2 Program Kampanye Keselamatan Untuk Sepeda Motor..... | 48 |
| Tabel 3.1 Hasil Uji Realibilitas Tryout I..... | 57 |
| Tabel 3.2 Hasil Uji Realibilitas Tryout II..... | 61 |
| Tabel 3.3 Distribusi Responden Menurut Umur..... | 61 |
| Tabel 3.4 Distribusi Responden Menurut Jenis Kelamin..... | 62 |
| Tabel 3.5 Distribusi Responden Menurut Kepemilikan SIM..... | 62 |
| Tabel 3.6 Tanggapan Responden terhadap Variabel X1..... | 64 |
| Tabel 3.7 Tanggapan Responden terhadap Variabel X2..... | 66 |
| Tabel 3.8 Tanggapan Responden terhadap Variabel Y..... | 68 |
| Tabel 3.9 Tabulasi Silang Variabel Tingkat Perilaku Berkendara dengan Selamat – Jenis kelamin | 69 |
| Tabel 3.10 Tabulasi Silang Variabel Intensitas Kampanye Cara Berkendara dengan Selamat – Tingkat Perilaku Berkendara dengan Selamat | 70 |
| Tabel 3.11 Tabulasi Silang Variabel Tingkat Kemampuan Kognitif– Tingkat Perilaku Berkendara dengan Selamat | 71 |
| Tabel 3.12 Tabulasi Silang Variabel Intensitas Kampanye Cara Berkendara dengan Selamat – Tingkat Kemampuan Kognitif | 72 |
| Tabel 3.13 Hasil Uji Multikolonieritas | 75 |
| Tabel 3.14 Hasil Uji Autokolerasi Durbin-Watson | 76 |
| Tabel 3.15 Hasil Uji Heteroskedastisitas Metode Glejser..... | 78 |
| Tabel 3.16 Hasil Uji Normal dengan Kolmogorov-smirnov..... | 81 |
| Tabel 3.17 Hasil Uji Linearitas Metode Langrange Multiplier..... | 81 |
| Tabel 3.18 Hasil Uji Simple Regression variabel X1 dan Y..... | 83 |
| Tabel 3.19 Hasil Uji Simple Regression variabel X2 dan Y..... | 84 |
| Tabel 3.20 Hasil Uji Simple Regression variabel X1 dan X2..... | 85 |
| Tabel 3.21 Hasil Analisa Uji F | 86 |
| Tabel 3.22 Hasil Analisis Koefisien Determinasi | 87 |
| Tabel 3.23 Hasil Analisa Uji t | 88 |

DAFTAR GAMBAR

| | Hal |
|-------------|---|
| Gambar 1.1 | Jumlah Korban Kecelakaan di Indonesia Berdasarkan kelompok Umur..... 2 |
| Gambar 1.2 | Hubungan Triadik dalam Model Kognitif Sosial..... 13 |
| Gambar 1.3 | Visualisasi Kerangka Penelitian..... 34 |
| Gambar 2.1 | Penyuluhan teori safety riding kepada pelajar SMU Setyabudhi 52 |
| Gambar 2.2 | Kegiatan Praktek Berkendara 52 |
| Gambar 3.1 | Korelasi Tiap Item Pertanyaan Variabel X1 pada Tryout I..... 55 |
| Gambar 3.2 | Korelasi Tiap Item Pertanyaan Variabel X2 pada Tryout I..... 56 |
| Gambar 3.3 | Korelasi Tiap Item Pertanyaan Variabel Y pada Tryout I..... 56 |
| Gambar 3.4 | Korelasi Tiap Item Pertanyaan Variabel X1 pada Tryout II..... 58 |
| Gambar 3.5 | Korelasi Tiap Item Pertanyaan Variabel X2 pada Tryout II..... 59 |
| Gambar 3.6 | Korelasi Tiap Item Pertanyaan Variabel Y pada Tryout II..... 60 |
| Gambar 3.7 | Proporsi Pernyataan Responden pada Dimensi Kredibilitas Sumber Pesan 63 |
| Gambar 3.8 | Proporsi Pernyataan Responden pada Dimensi Kejelasan Pesan 64 |
| Gambar 3.9 | Proporsi Pernyataan Responden pada Dimensi Persepsi..... 65 |
| Gambar 3.10 | Proporsi Pernyataan Responden pada Dimensi Keyakinan..... 66 |
| Gambar 3.11 | Proporsi Pernyataan Responden pada Dimensi Kemauan..... 67 |
| Gambar 3.12 | Proporsi Pernyataan Responden pada Dimensi Kebiasaan..... 68 |
| Gambar 3.13 | Grafik Plot Pemodelan Regresi..... 77 |
| Gambar 3.14 | Grafik Histogram Pemodelan Regresi..... 79 |
| Gambar 3.15 | Grafik Normal Pemodelan Regresi..... 80 |

DAFTAR LAMPIRAN

| | |
|-------------|--|
| Lampiran 1 | Surat Ijin Penelitian ke SMU Setyabudhi Semarang |
| Lampiran 2 | Surat Keterangan telah melaksanakan penelitian |
| Lampiran 3 | Rekapitulasi Data Induk Variabel X1 |
| Lampiran 4 | Rekapitulasi Data Induk Variabel X2 |
| Lampiran 5 | Rekapitulasi Data Induk Variabel Y |
| Lampiran 6 | Rekapitulasi Data Perhitungan Regresi |
| Lampiran 7 | Analisa Regresi Hasil Output SPSS |
| Lampiran 8 | Uji Asumsi Klasik Hasil Output SPSS |
| Lampiran 9 | Angket Pertanyaan |
| Lampiran 10 | Analisa Deskriptif pernyataan responden terhadap variabel X1 |
| Lampiran 11 | Analisa Deskriptif pernyataan responden terhadap variabel X2 |
| Lampiran 12 | Analisa Deskriptif pernyataan responden terhadap variabel Y |
| Lampiran 13 | Uji Validitas dan Realibilitas Tryout I |
| Lampiran 14 | Uji Validitas dan Realibilitas Tryout II |
| Lampiran 15 | Rekapitulasi Data Tryout I |
| Lampiran 16 | Rekapitulasi Data Tryout II |
| Lampiran 17 | Foto Dokumentasi Penelitian |

ABSTRAKSI

Saat ini pelajar usia remaja dihadapkan pada resiko kecelakaan yang tinggi di jalan dengan tanpa dibekali pengetahuan dan keterampilan yang memadai tentang tata cara berkendara dengan selamat. Fakta yang ada kemudian menunjukkan bahwa sebagian besar korban kecelakaan di dominasi oleh kalangan pelajar.

Tipe penelitian ini adalah kuantitatif eksplanatif dengan menggunakan pendekatan positivistik dalam kerangka teori kognitif sosial dari Albert Bandura. Analisis data yang digunakan adalah analisis regresi dimana variabel intensitas kampanye cara berkendara dengan selamat (*safety riding*) dan tingkat kemampuan kognitif sebagai variabel independen dan tingkat perilaku berkendara dengan selamat sebagai variabel dependennya. Jumlah sampel yang digunakan sebanyak 95 responden. Teknik pengambilan sampel dilakukan dengan sensus. Metode pengambilan data adalah dengan penyebaran angket.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa, variabel Intensitas kampanye cara berkendara dengan selamat (*safety riding*) merupakan prediktor yang lebih berpengaruh terhadap tingkat perilaku berkendara dengan selamat ($\beta = 0.832$, $p 0.000$) di ikuti oleh variabel tingkat kemampuan kognitifnya ($\beta = 0.166$, $p 0.000$). Adapun kedua variabel independen yaitu intensitas kampanye cara berkendara dengan selamat (*safety riding*) dan tingkat kemampuan kognitif, mampu menerangkan 97,8% variasi variabel dependennya yaitu tingkat perilaku berkendara dengan selamat ($R^2 = 97,8\%$).

Hasil dari penelitian tersebut menunjukkan arti pentingnya intensitas kampanye cara berkendara dengan selamat (*safety riding*) dan tingkat kemampuan kognitif dalam rangka meningkatkan tingkat perilaku berkendara dengan selamat para pelajar. Sehingga disarankan agar Pemerintah beserta stakeholder lain yang terkait agar lebih intensif dalam menyelenggarakan kegiatan kampanye penyuluhan cara berkendara dengan selamat (*safety riding*) guna meningkatkan pengetahuan serta kesadaran dalam berperilaku berkendara dengan selamat khususnya kepada para pelajar.

Kata kunci : kampanye *safety riding*, perilaku berkendara dengan selamat.

ABSTRACT

In spite of not having enough skill and knowledge about safety riding, adolescent students continued to have a high risk of accident recently. The fact shows that a large part of accident victims was dominated by students.

This study investigated the influence of safety riding campaigns intensity and cognitive capability level on the rate of safety driving behavior. This quantitative explanative research uses positivism paradigm within Social cognitive theory. A questionnaire was completed by 95 senior high school students. Regression analysis revealed that these factors explained 97.8% of the variance in the rate of safety driving behavior among students. The stronger predictor was safety riding campaigns intensity ($\beta = 0.832$, $p 0.000$) followed by cognitive capability level ($\beta = 0.166$, $p 0.000$).

The results highlight the importance role of safety riding campaigns intensity and cognitive capability level to raise the rate of safety riding behavior among students. Then, it is important to suggest the government and other stakeholders to intensify the safety riding campaign to raise the knowledge and safety riding behavior especially for students.

Keyword: safety riding campaigns, safety riding behavior.