

BAB I

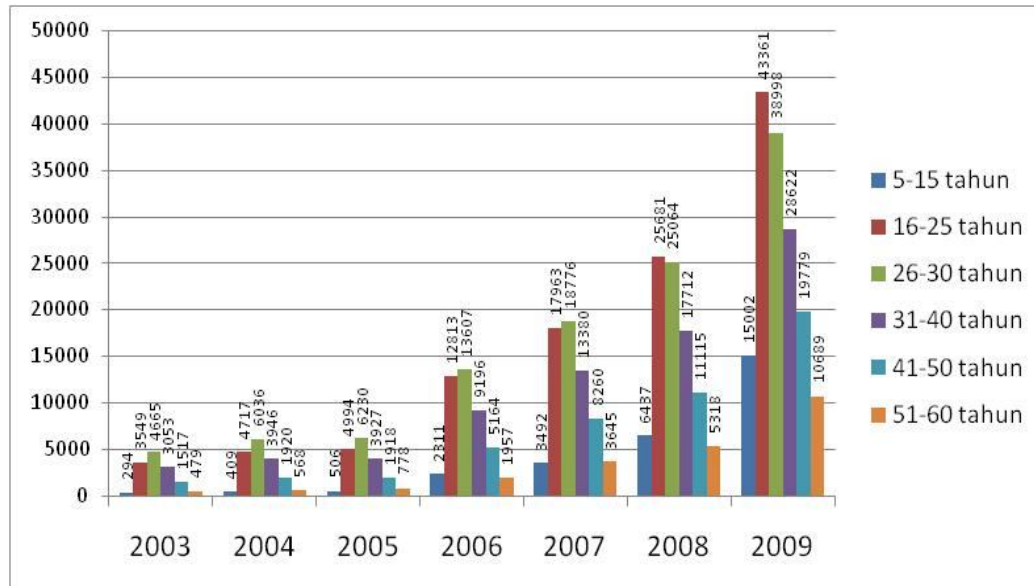
PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Apabila kita cermati berita tentang kecelakaan transportasi di berbagai media massa akhir-akhir ini nampaknya sebagian besar perhatian kita tertuju pada kejadian kecelakaan yang menimpa moda angkutan kereta api, kapal laut dan angkutan udara, yang apabila dilihat dari jumlah korban yang ditimbulkan dalam setiap kejadian terlihat sangat signifikan dan memprihatinkan.

Namun bila dicermati lebih lanjut, ternyata kejadian kecelakaan sebagai pembunuh nomor satu dengan jumlah korban yang terbesar ada pada moda transportasi jalan raya. Berdasarkan data Departemen Perhubungan untuk tahun 2009 kejadian kecelakaan di jalan raya telah memakan korban sebesar 18.205 orang meninggal dunia yang apabila diambil rata-ratanya maka berarti setiap hari terdapat 49 orang meninggal karena kecelakaan di jalan. Fakta yang ada kemudian menunjukkan bahwa sebagian besar korban kecelakaan di dominasi oleh kalangan pelajar. Dari data kecelakaan yang dikeluarkan oleh Direktorat Jendral Perhubungan Darat tahun 2009 menyebutkan sebanyak 27 % korban kecelakaan atau 43.361 orang adalah mereka yang berusia 16-25 tahun dan sebagian besar didominasi oleh mereka yang berpendidikan setingkat SMA (Dirjen Hubdat,2010:ktd4,6).

Gambar 1.1
Jumlah Korban Kecelakaan Di Indonesia Berdasarkan Kelompok Umur
 Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat



Dalam kenyataan dilapangan angka-angka pada gambar di atas mungkin hanya sebagian kecil saja dari realita gunung es yang terjadi karena biasanya hanya kecelakaan besar saja yang dilaporkan sedangkan kecelakaan yang terjadi di pedesaan serta daerah terpencil mungkin saja belum terdata (*under reporting data*).

Disamping itu, laporan dari Departemen Perhubungan menunjukkan faktor masih rendahnya budaya disiplin berlalu lintas serta pemahaman para pemakai jalan terhadap peraturan perundangan di bidang lalu lintas, yang secara normatif telah diatur dalam UU No. 22/2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 105 sampai dengan pasal 126 tentang Tata Cara Berlalu Lintas, ditengarai menjadi penyebab angka kecelakaan di Indonesia setiap tahunnya tidak kunjung menurun (Perhubungan Darat Dalam Angka 2009,2010: ktd12). Dari data yang sama dapat

dihitung bahwa jumlah korban kecelakaan untuk tahun 2009 meningkat sebesar 49 % dari tahun sebelumnya. Sehingga kemudian dipandang perlu untuk menciptakan strategi yang tepat guna meningkatkan kesadaran masyarakat akan arti pentingnya keselamatan dan perilaku berkendara yang selamat di jalan.

Mengingat besarnya jumlah korban serta tingkat fatalitas kecelakaan lalu lintas di jalan tersebut sehingga Pemerintah memberi perhatian yang serius untuk menanganinya. Departemen Perhubungan dalam hal ini Direktorat Keselamatan Transportasi Darat telah merencanakan serangkaian program kerja yang salah satu sasarannya adalah “Meningkatkan Ketertiban dan Keselamatan dalam Berlalu lintas” serta “Menciptakan Masyarakat yang Sadar dan Menghargai Keselamatan di jalan melalui Pendidikan” yang salah satu upayanya yaitu melalui Kegiatan Kampanye Keselamatan yang secara rutin diselenggarakan setiap tahunnya (Perhubungan Darat Dalam Angka 2009, 2010: ktd12). Berkaitan dengan kegiatan kampanye keselamatan tersebut Departemen Perhubungan melalui Direktorat Keselamatan Transportasi Darat setiap tahunnya juga telah melaksanakan kegiatan Pemilihan Pelajar Pelopor Keselamatan LLAJ (Infohubdat, 2009:4) yang saat ini diikuti oleh anak-anak usia Sekolah Menengah Atas (SMA) di wilayah Jawa, yang dalam perkembangannya kedepan diharapkan dapat diikuti oleh seluruh pelajar SMA diseluruh Indonesia. Dilain pihak, Pemerintah Provinsi Jawa Tengah dalam hal ini Dinas Perhubungan dan Kominfo Provinsi Jawa Tengah setiap tahunnya telah melaksanakan serangkaian kegiatan berupa Perbaikan Manajemen Lalu Lintas di Lokasi Rawan Kecelakaan (*Blackspot area*) dan pemasangan fasilitas jalan yang mendukung kampanye keselamatan jalan berupa rambu, billboard serta spanduk. Disamping itu diadakan pula kegiatan sosialisasi kepada masyarakat berupa pembagian leaflet pesan

keselamatan, kegiatan Pemilihan Pelajar Pelopor Keselamatan LLAJ Tingkat Provinsi serta kegiatan penyuluhan kampanye cara berkendara dengan selamat (*safety riding*) kepada para pengguna jalan utamanya para pelajar.

Namun dalam pelaksanaan di lapangan sebagian besar Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota di Jawa Tengah belum melaksanakan kegiatan penyuluhan kampanye cara berkendara dengan selamat (*safety riding*) kepada para pelajar secara rutin. Sehingga kinerja kegiatan kampanye tersebut di Provinsi Jawa Tengah kurang intensif serta hanya terbatas pada daerah-daerah tertentu saja.

Oleh karena itu, penelitian mengenai faktor – faktor yang berhubungan dengan efektifitas kegiatan penyuluhan kampanye cara berkendara dengan selamat (*safety riding*) kepada para pelajar terhadap perilaku berkendara dengan selamat (*safety riding behavior*) menjadi sebuah kebutuhan dalam rangka mensukseskan program kampanye keselamatan jalan yang bertujuan untuk mengurangi angka kecelakaan di Indonesia.

1.2. Perumusan Masalah

Jumlah korban kecelakaan yang tinggi di kalangan usia pelajar di Indonesia menjadi perhatian penting dan dipandang sebagai masalah yang serius bagi Pemerintah untuk segera ditangani, kerugian bagi negara dilihat dari sudut pandang hilangnya potensi sumber daya manusia sebagai penerus estafet pembangunan serta kerugian materiil yang ditimbulkan.

Namun sayangnya penanganan terhadap masalah tingginya angka kecelakaan di jalan masih belum berdampak signifikan walaupun masalah yang dihadapi sudah sangat pelik. Pendekatan yang digunakan sebagai sudut pandang dalam memahami karakteristik manusia dalam sebuah Perencanaan Transportasi masih sangat terbatas.

Disamping itu, sampai saat ini Direktorat Keselamatan Transportasi Darat Departemen Perhubungan maupun Dinas Perhubungan dan Kominfo Provinsi Jawa Tengah sebagai instansi yang berkompeten dalam masalah ini belum pernah melakukan kajian terhadap kegiatan kampanye yang telah dijalankan baik itu kegiatan *above the line* maupun *below the line*-nya. Oleh karena itu penelitian tentang pengaruh intensitas kampanye cara berkendara dengan selamat (*safety riding*) dan tingkat kemampuan kognitif pelajar terhadap tingkat perilaku berkendara dengan selamat para pelajar ini dirasa perlu untuk dilakukan, adapun perumusan masalah yang diambil adalah sebagai berikut :

1. Apakah ada pengaruh yang berasal dari lingkungan pelajar SMA berupa intensitas kampanye cara berkendara dengan selamat (*safety riding*) dengan tingkat perilaku berkendara dengan selamat para pelajar ?
2. Apakah ada pengaruh yang berasal dari pribadi pengemudi berupa tingkat kemampuan kognitif dari para pelajar SMA terhadap tingkat perilaku berkendara dengan selamat para pelajar ?

1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian adalah merupakan jawaban dari masalah penelitian sehingga segala permasalahan yang ada diharapkan dapat terurai dan tercapai kondisi ideal sesuai yang diharapkan. Dari perumusan permasalahan di atas, maka tujuan penelitian ini dapat dirumuskan sebagai berikut :

1. Untuk menganalisis bagaimana pengaruh yang berasal dari lingkungan para pelajar SMA berupa variabel intensitas kampanye berkendara dengan selamat (*safety riding*) terhadap tingkat perilaku berkendara dengan selamat pelajar SMA.

2. Untuk menganalisis bagaimana pengaruh yang berasal dari pribadi pengemudi berupa tingkat kemampuan kognitif terhadap tingkat perilaku berkendara dengan selamat pelajar SMA.

1.4. Kegunaan Penelitian

Adapun kegunaan dari hasil penelitian ini diharapkan :

- (1) Secara akademis, penelitian ini juga diharapkan dapat dijadikan referensi bagi penelitian-penelitian yang berkaitan dengan teori kognitif sosial yang dikemukakan oleh Albert Bandura khususnya yang berkaitan dengan perilaku berkendara dikalangan pelajar.
- (2) Bagi kepentingan praktis, bahwa hasil penelitian ini dapat dijadikan bahan masukan bagi perencanaan kegiatan kampanye keselamatan berlalu lintas di jalan, dalam upaya meningkatkan kesadaran masyarakat akan arti pentingnya keselamatan berlalu lintas di jalan.
- (3) Bagi kepentingan sosial penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai referensi bagi pihak lain guna menambah wawasan dan pengetahuan serta kesadaran mengenai masalah keselamatan dalam berkendara di jalan.

1.5. Kerangka Teori

1.5.1. State of the Art

Berkaitan dengan penelitian tentang kemampuan kognitif, maka pada tahun 1932, seorang behavioris dari Universitas California bernama Edward Tolman menerbitkan buku yang berjudul *Purposive Behavior in Animals and Men* yang merupakan hasil dari pengamatannya terhadap tikus yang ditempatkan dalam labirin. Dimana dalam penelitiannya ditemukan apa yang disebut dengan peta kognitif. Tikus-tikus dalam

eksperimen Tolman menunjukkan adanya peta kognitif dengan mencapai sasaran (makanan) dari posisi yang berbeda-beda dalam labirin yang sama. Peta internal tersebut merupakan cara informasi tentang lingkungan yang direpresentasikan dalam pikiran. Dimana penemuan tentang kemampuan belajar tanpa harus dilatih terlebih dahulu menimbulkan problem bagi para ahli behavioris dimasa itu (Solso, Maclin&Maclin, 2008: 8, 313).

Disamping itu, beberapa penelitian telah dilakukan berkaitan dengan perilaku berkendara pada remaja, dimana salah satunya adalah penelitian yang dilakukan oleh sekelompok ilmuwan Belanda bernama Hans Feenstra, Robert Ac Ruiter, Gerjo Kok yang meneliti tentang korelasi dari faktor kognitif terhadap perilaku berkendara para remaja (Feenstra, 2010:1). Dimana tujuan dari penelitian tersebut adalah untuk menyelidiki korelasi antara variabel terikat yaitu intensi dan perilaku berkendara dengan variabel bebasnya yang terdiri dari : konfirmasi diri terhadap kemampuan dalam melakukan sesuatu (*self efficacy*), perbandingan resiko, persepsi terhadap pelanggaran lalu lintas, persepsi terhadap penggunaan alkohol ketika berkendara, norma pribadi berupa keselamatan untuk diri sendiri, norma pribadi berupa keselamatan bagi orang lain, pengambilan resiko yang dirasakan, pengalaman pribadi terlibat dalam kecelakaan, serta pengalaman hampir tertimpa kecelakaan. Adapun hasil dari penelitian tersebut dapat disimpulkan bahwa pengukuran dengan menggunakan faktor penentu berupa faktor kognitif cukup efektif dalam memprediksi perilaku berkendara.

Berkaitan dengan kredibilitas komunikator dalam menyampaikan pesan, Hovland dan kawan-kawan melakukan eksperimen pertama tentang psikologi komunikator. Kepada sejumlah besar subjek disampaikan pesan yang berasal dari dua

orang yang memiliki kredibilitas yang berlawanan. Dimana hasilnya adalah pernyataan yang berasal dari sumber yang memiliki kredibilitas yang lebih tinggi lebih berpengaruh terhadap perubahan pendapat audiensnya (dalam Rakhmat, 2009: 255).

Kemudian penelitian yang lain tentang apakah perbedaan gender berpengaruh terhadap perilaku berkendara yang dilakukan oleh Nicole R. Skaar dan John E. Williams menunjukkan bahwa perempuan memiliki jumlah pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas yang lebih tinggi dibandingkan laki-laki (Skaar dan Williams : 363-366). Dimana hasil dari penelitian ini sangat berlawanan dengan hasil penelitian yang lain dimana laki-laki lebih banyak melakukan perilaku berkendara yang beresiko sebagaimana dikemukakan oleh Maryoto dalam Y Sukarmin (2009: 14); Australian Transport Safety Bureau (dalam Parker, Watson dan King, 2009: 809); Parker, Watson dan King (2009: 812); serta statistik *Insurance Institute for Highway Safety* (dalam JT Shope, 2006: i10).

Tabel 1.1.
Hasil penelitian dalam State of The Art

No	Topik Penelitian	Metode Penelitian	Hasil
1.	<i>Purposive Behavior in Animals and Men</i> yang merupakan hasil dari pengamatan terhadap tikus yang ditempatkan dalam labirin (Edward Tolman dalam Solso, Maclin&Maclin, 2008: 8,313)	Eksperimen	Ditemukannya adanya peta kognitif yang merupakan cara untuk merepresentasikan informasi tentang lingkungan ke dalam pikiran.
2.	Pengaruh faktor kognitif pada perilaku berkendara para remaja yang beresiko (Hans Feenstra; 2010)	Eksplanatif	Pengukuran dengan menggunakan faktor penentu berupa faktor kognitif cukup efektif dalam memprediksi perilaku berkendara yang beresiko.
3.	Psikologi Komunikator (Carl Hovland dan Walter Weiss dalam Rakhmat, 2009: 255)	Eksperimen	Pernyataan yang berasal dari sumber yang memiliki kredibilitas yang lebih tinggi lebih berpengaruh terhadap perubahan pendapat audiensnya.
4.	Perbedaan Gender dalam memprediksi Perilaku Berkendara Remaja yang Tidak Aman. (Skaar dan Williams)	Eksplanatif	Perempuan memiliki jumlah pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas yang lebih tinggi dibandingkan laki-laki. Namun sifat kepribadian tidak berkaitan dengan kecelakaan.

1.5.2. Paradigma Penelitian

Penelitian tentang 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 ini menggunakan paradigma Positivistik, dimana secara ontologis paradigma positivistik meyakini adanya realitas yang naif yang benar-benar nyata tetapi dapat ditangani dan realitas tersebut diatur oleh kaidah-kaidah tertentu yang berlaku secara universal,

yang dalam penelitian ini realitas yang ingin dicari kebenarannya adalah pengaruh variabel intensitas kampanye cara berkendara dengan selamat (*safety riding*) dan tingkat kemampuan kognitif pelajar terhadap tingkat perilaku berkendara dengan selamat para pelajar dalam kerangka dasar teori kognitif sosial yang dikemukakan oleh Bandura.

Selanjutnya berdasarkan kaidah epistemologi maka peneliti dalam mencari kebenaran diharuskan menjaga jarak dengan objek penelitian atau objektivitas penelitiannya. Dimana seorang peneliti harus mengesampingkan nilai dan moralitas individu dalam memandang objek penelitian sehingga tidak dibenarkan mencampurkan penelitian dengan subjektivitas pendapat dari peneliti. Dan dalam pengumpulan data penelitian tentang perilaku berkendara dari para pelajar tersebut menggunakan alat penelitian berupa angket guna menjaga objektivitas penelitian.

Kemudian secara metodologi maka metode penelitian yang digunakan dalam paradigma positivistik tersebut bersifat eksperimental atau merupakan pengujian hipotesis dengan metode utama yang digunakan adalah kuantitatif (Guba dan Lincoln dalam Denzin dan Lincoln, 2005: 108-109). Dimana dalam penelitian ini menggunakan metode kuantitatif guna menguji hipotesis penelitian yang telah diajukan sebelumnya.

1.5.3. Teori Kognitif Sosial

Penjelasan-penjelasan psikologis sangat penting artinya dalam tradisi sosiopsikologis. Dimana mekanisme-mekanisme universal yang menentukan tindakan dianggap dapat ditemukan melalui penelitian yang diteliti (Littlejohn, 2008: 63). Teori dalam tradisi ini banyak memperhatikan pada persuasi dan pemrosesan pesan, bagaimana penerima pesan memproses informasi pesan dan efek pesan pada individu. Saat ini kebanyakan

teori komunikasi sosiopsikologis lebih berorientasi pada sisi kognitif, yaitu memberikan pemahaman bagaimana manusia memproses informasi (Littlejohn, 2008: 64). Dalam area ini, tradisi *sibernetika* dan *sosiopsikologis* bersama-sama menjelaskan sistem pemrosesan informasi individu manusia. Input (informasi) merupakan bagian dari perhatian khusus, sedangkan output (rencana dan perilaku) merupakan bagian dari sistem kognitif. Tradisi dalam Sosiopsikologis dibagi dalam tiga cabang yaitu : (1) perilaku, yang berpusat pada bagaimana manusia berperilaku dalam situasi tertentu; (2) kognitif, yang berkonsentrasi pada bagaimana manusia berfikir yang berhubungan dengan bagaimana seseorang menerima, menyimpan dan memproses informasi sehingga menghasilkan output perilaku; (3) biologis, yang mempelajari efek kimia syaraf, faktor genetik, struktur otak beserta fungsinya yang terhubung secara biologis sehingga mampu menghasilkan perilaku yang bukan berasal dari belajar ataupun faktor situasional (Littlejohn, 2008: 64). Aliran behavioris diawali dengan penelitian Watson dan kawan-kawan yang berasumsi bahwa pengalaman adalah faktor yang paling berpengaruh dalam membentuk perilaku yang menyiratkan betapa plastisnya manusia. Penelitian tersebut membuktikan betapa mudahnya membentuk dan mengendalikan manusia lewat pengalamannya, kemudian asumsi tersebut digunakan oleh peneliti yang lain yaitu Sechenov dan Pavlov yang melahirkan teori pelaziman klasik/*classical conditioning* (dalam Rakhmat, 2009: 22-24). Sampai tahun 60-an penelitian tentang perilaku difokuskan pada perilaku yang dikaitkan dengan adanya stimulus dan respon. Dimana penghargaan dan hukuman dijadikan sumber utama motivasi dalam penguasaan perilaku. Ketika perilaku tertentu mendapatkan penghargaan maka manusia cenderung untuk mengulangnya (*learning*) dan ketika respon mendapat hukuman maka mereka cenderung untuk

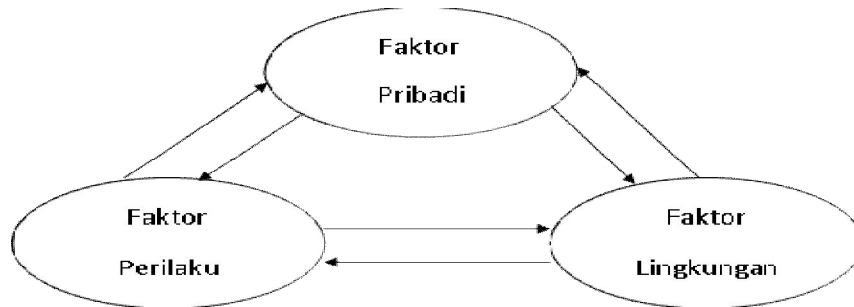
menghilangkannya (*unlearned*). Proses memperteguh respon yang baru dengan mengasosiasikannya pada stimuli tertentu berkali-kali disebut penguhan atau pelaziman (*reinforcement*) (Rakhmat, 2009:25; Littlejohn, 2008: 65).

Namun ternyata tidak semua perilaku dapat dijelaskan dengan pelaziman. Beberapa tahun kemudian Albert Bandura yang mengawali risetnya pada penelitian tentang agresifitas pada remaja mematahkan teori pembelajaran tersebut dengan memperkenalkan teori kognitif sosialnya. Bandura memperkenalkan kekuatan dari teladan (*modelling*) pada proses belajar manusia dimana manusia mampu membuat keputusan untuk mengamati lingkungannya (*selective attention*) dan meniru prosesnya (*imitate*) dengan tanpa penguhan atau penghargaan yang dilekatkan pada suatu tindakan. Hanya dengan mengamati orang lain bertindak, subjek memilih untuk meniru situasi tersebut tanpa didorong oleh suatu agen penguhan. Bandura mengemukakan sebuah hipotesa bahwa tidak hanya faktor lingkungan yang berpengaruh terhadap perilaku melainkan juga sebaliknya. Yang dikenal kemudian dengan hubungan timbal balik diantara faktor lingkungan, perilaku dan personal yang saling berinteraksi sebagai motivator (Bandura, 1989:3).

1.5.3.1. Hubungan Timbal Balik Triadik dalam Teori Kognitif Sosial

Perilaku manusia seringkali dijelaskan dalam satu sisi faktor penentu saja yang hanya melibatkan pengaruh lingkungan atau pengaturan internal semata. Teori kognitif sosial yang dikemukakan oleh Albert Bandura memberi penekanan pada pengaruh hubungan triadik diantara faktor pribadi, pengaruh lingkungan dan perilaku, dimana dalam proses transaksional antara manusia dengan masyarakat melibatkan interaksi antara faktor pribadi, perilaku serta lingkungan sebagaimana terlihat pada gambar dibawah ini.

Gambar 1.2
Hubungan Triadik dalam Model Kognitif Sosial



Dalam gambar di atas hubungan timbal balik yang ada tidak berarti bahwa sumber yang berbeda memiliki kekuatan pengaruh yang sama dimana yang satu mungkin lebih kuat dibandingkan yang lain. Pengaruh timbal balik yang terjadi tidak dilakukan secara simultan dimana butuh waktu bagi sebuah faktor penyebab untuk mengeluarkan pengaruhnya dan mengaktifkan pengaruh timbal baliknya.

Adapun hubungan antara Faktor *Pribadi* dan *Perilaku* merefleksikan interaksi diantara pemikiran dan tindakan yang membentuk dan memberi arah pada perilaku. Apa yang orang pikirkan dan dipercayai berpengaruh pada bagaimana mereka berperilaku (Bandura; Bower; Neisser dalam Bandura, 1989: 3). Sebaliknya efek alamiah dan ekstrinsik dari perilaku menentukan pola pemikiran manusia.

Sedangkan hubungan timbal balik diantara faktor *Lingkungan* dan *Pribadi* berkaitan dengan hubungan interaktif diantara karakteristik pribadi dan pengaruh lingkungan, dimana manusia memiliki harapan, keyakinan dan kemampuan kognitif yang dikembangkan dan diubah oleh pengaruh lingkungan yang membawa informasi dan mengaktifkan reaksi kognitif manusia lewat pemodelan, perintah dan persuasi sosial. Sebaliknya manusia juga bereaksi terhadap lingkungannya tergantung pada sifat dan ketertarikan fisik serta peran dan status sosialnya.

Kemudian hubungan timbal balik antara *Perilaku* dan *Lingkungan* dalam sistem triadik mewakili pengaruh dua arah diantara perilaku dan lingkungan, dimana dalam transaksi pada kehidupan keseharian perilaku mengubah kondisi lingkungan dan pada gilirannya dirubah oleh kondisi lingkungan yang diciptakannya (Bandura, 1989:3). Beberapa aspek lingkungan tidak menampakkan pengaruhnya sampai diaktifkan oleh perilaku yang tepat. Sebagai contoh guru tidak berpengaruh kepada muridnya sampai mereka hadir mengikuti pelajarannya, orang tua kadangkala tidak memuji anaknya kecuali ketika mereka berperilaku yang patut dibanggakan. Dikarenakan oleh pengaruh dua arah diantara perilaku dan lingkungan tersebut maka manusia merupakan produk maupun produsen dari lingkungannya.

1.5.3.2.Faktor Pribadi : Tingkat Kemampuan Kognitif

Bandura mengidentifikasi beberapa kapabilitas kognitif yang dimiliki oleh tiap individu yang digunakan dalam memahami serta berhubungan dengan lingkungannya dijelaskan dalam teori Kognitif Sosial yang terdiri dari : Kemampuan menggunakan simbol (*Symbolizing Capability*), Kemampuan Mengatur dirinya sendiri (*Self Regulation Capability*), Kemampuan Mengoreksi dirinya sendiri (*Self Reflective Capability*), Kemampuan untuk belajar dari pengalaman orang lain (*Vicarious capability*) (dalam Bryant dan Zillmann, 2002:124) serta kemampuan untuk berpikir ke depan (*Forethought capability*) (dalam Bandura, 1989: 39-46).

Dimana *Symbolizing Capability* merupakan kemampuan menggunakan simbol yang membantu manusia untuk memahami serta mengatur lingkungannya dalam setiap aspek kehidupan mereka. Manusia mengolah dan mengubah pengalamannya baik itu berupa verbal, imaginal maupun simbol lainnya kedalam model kognitif yang mewakili realitasnya yang berfungsi sebagai petunjuk dalam penilaian dan

tindakannya. Sebagian besar pengaruh eksternal mempengaruhi perilaku melalui proses kognitif daripada secara langsung. Faktor kognitif berfungsi sebagai pedoman dalam menilai lingkungan disekitarnya serta bagaimana manusia bertindak (Bandura, 1989: 9).

Kemudian *Self Regulatory Capability*, yang berhubungan dengan kapasitas manusia yang tidak hanya sekedar mengetahui kemudian melakukannya melainkan juga sebagai pengatur dirinya sendiri. Pada hakikatnya pengaturan diri manusia tergantung pada produksi serta pengurangan ketidaksesuaian (*discrepancy production and reduction*). Manusia memotivasi dan membimbing tindakan mereka melalui kontrol proaktif dengan menetapkan tujuan yang menantang dan kemudian memobilisasi sumber daya, keterampilan serta usaha mereka untuk mencapainya. Setelah manusia mengadopsi suatu standar moral, sanksi diri terhadap tindakan yang sesuai atau melanggar standar pribadi mereka akan berperan sebagai peraturan yang mempengaruhi tindakannya (Bandura dalam Bryant dan Zillmann, 2002:124).

Adapun *Self Reflective Capability* berkaitan dengan keberadaan manusia yang tidak hanya sebagai agen tindakan mereka sendiri melainkan juga sebagai penguji berfungsinya diri mereka sendiri. Kemampuan ini memungkinkan manusia untuk menganalisa pengalamannya dan berfikir mengenai proses pemikiran mereka (Bandura, 1989: 58). Fungsi kognitif yang efektif tergantung pada kehandalan cara pemikiran manusia dalam membedakan antara yang benar dan yang salah. Dimana terdapat empat cara yang digunakan dalam memverifikasi pemikiran yaitu yang pertama adalah *Verifikasi Enactive*, yang merupakan proses verifikasi yang bergantung pada kesesuaian antara pemikiran dan hasil dari tindakan yang mereka timbulkan. Kemudian *Verifikasi Vicarious*, berhubungan dengan kemampuan manusia

mengamati transaksi orang lain dengan lingkungan dimana dampaknya digunakan untuk memeriksa kebenaran pemikiran mereka sendiri. Adapun yang ketiga adalah *Verifikasi Sosial* yang digunakan untuk mengevaluasi kebenaran pandangan mereka dengan memeriksa apa yang dipercaya oleh orang lain. Yang terakhir adalah *Verifikasi Logis*, yang digunakan untuk memeriksa kesalahan pemikiran mereka dengan menarik kesimpulan dari pengetahuan yang dihasilkannya (Bandura dalam Bryant dan Zillmann, 2002:124). Diantara beberapa tipe pemikiran manusia yang menghasilkan tindakan maka tidak ada yang lebih penting daripada penilaian manusia tentang kemampuan mereka dalam mengontrol peristiwa-peristiwa yang mempengaruhi kehidupan mereka, dimana mekanisme konfirmasi kemampuan diri dalam melakukan sesuatu (*self efficacy*) berperan penting dalam kehidupan manusia (Bandura, 1989: 59).

Selanjutnya kemampuan khusus manusia yang keempat adalah kemampuan dalam belajar berdasarkan pengalaman orang lain/diwakilkan (*Vicarious Capability*) yang merupakan kualitas pembeda yang luar biasa dari manusia yang mendapat penekanan lebih dalam teori kognitif sosial. Dalam teori tentang perilaku manusia sebelumnya secara tradisional para ahli hanya menekankan pembelajaran merupakan akibat dari tindakan seseorang. Namun jika pengetahuan dan keterampilan hanya bisa diperoleh sebagai konsekuensi dari sebuah respon maka perkembangan manusia akan menjadi sangat terbelakang. Dalam teori kognitif sosial dikemukakan bahwa manusia telah mengembangkan kapasitas lanjutan untuk belajar secara observasional yang memungkinkan mereka untuk memperluas pengetahuan dan keterampilan mereka dengan cepat melalui informasi yang disampaikan oleh beragam model. Dimana sebenarnya semua perilaku serta pembelajaran kognitif yang didapat dari pengalaman

langsung dapat dicapai seolah-olah mengalaminya sendiri dengan cara mengamati tindakan beserta konsekuensinya pada orang lain (Bandura; Rosenthal & Zimmerman dalam Bryant dan Zillmann, 2002:126).

Proses belajar pada manusia bertujuan untuk mengembangkan keterampilan kognitif tentang bagaimana memperoleh dan menggunakan pengetahuan di masa depan. Dimana pembelajaran observasional dalam keterampilan berpikir sangat dibantu oleh model/teladan yang memverbalisasi pikiran manusia ketika terlibat dalam aktivitas pemecahan masalah (Bandura; Meichenbaum dalam Bryant dan Zillmann, 2002:131). Ketika manusia melihat orang lain mendapatkan hasil sesuai dengan yang diinginkan maka akan menimbulkan harapan akan memperoleh hasil yang sama yang berfungsi sebagai insentif positif. Begitu pula sebaliknya pengamatan terhadap hasil yang tidak menyenangkan akan menimbulkan harapan yang negatif yang berfungsi sebagai disinsentif. Adapun perilaku yang melanggar (*transgresif*) diatur oleh dua macam sanksi utama yaitu : sanksi sosial dan sanksi internal. Dimana keduanya bersifat antisipatif dimana motivator yang timbul dari sanksi sosial akan membuat manusia menahan diri melakukan tindakan yang melanggar yang akan menimbulkan kecaman sosial dan konsekuensi yang merugikan lainnya. Sedangkan secara internal, manusia akan menahan diri melakukan tindakan yang akan dicela oleh dirinya sendiri.

Sifat khusus manusia yang terakhir dikemukakan Bandura dalam teori kognitif sosialnya adalah kemampuan untuk berfikir ke masa depan (*Forethought*) dimana kebanyakan perilaku manusia yang bertujuan diatur oleh kemampuan ini. Manusia mengantisipasi konsekuensi dari tindakannya, menetapkan tujuan dan merencanakan serangkaian tindakan yang diharapkan dapat mencapai hasil sesuai dengan yang

diharapkan. Transaksi sosial berperan secara berulang-ulang guna mendukung manusia mempersepsi lingkungannya untuk melakukan tindakan. Tipe interaksi sosial ini membentuk sebuah perangkat kognitif guna melihat hubungan sebab akibat diantara perilaku yang secara kompleks berkaitan dengan efek yang ditimbulkannya.

Berkaitan dengan hal tersebut, salah satu fungsi berpikir manusia adalah untuk menetapkan keputusan. Dimana sepanjang hidup manusia setiap hari kita senantiasa dihadapkan pada keharusan untuk menetapkan keputusan. Setiap keputusan yang diambil akan disusul oleh keputusan-keputusan lainnya yang berkaitan. Misalnya ketika memutuskan untuk belajar ke luar negeri, kita juga akan memutuskan untuk tidak menikah terlebih dahulu, untuk meninggalkan keluarga, untuk hidup sendiri dirantau, dan seterusnya. Walaupun keputusan yang kita ambil beragam namun memiliki tanda-tanda yang umum yaitu : (1) keputusan merupakan hasil berpikir, hasil usaha intelektual; (2) keputusan selalu melibatkan pilihan dari berbagai alternatif; (3) keputusan selalu melibatkan tindakan nyata, walaupun pelaksanaannya boleh ditangguhkan atau dilupakan (Rakhmat, 2009: 71). Adapun salah satu faktor personal yang amat menentukan keputusan kita adalah kemampuan kognisi kita yang merupakan kualitas dan kuantitas pengetahuan yang kita miliki. Sebagai contoh bila kita tahu bahwa perilaku tertentu beresiko, kita akan memutuskan untuk tidak melakukannya.

Dalam melakukan pengukuran terhadap faktor kognitif yang berpengaruh terhadap perilaku seseorang Rosenberg dan Hovland mengemukakan terdapat dua tipe respon yang dapat digunakan yaitu : 1) respon kognitif verbal berupa pernyataan mengenai apa yang diyakini mengenai suatu objek/stimuli; 2) Reaksi perseptual terhadap suatu objek/stimuli (dalam Rakhmat, 2010: 20).

Keyakinan sebagai komponen kognitif dari faktor sosiopsikologis yang mempengaruhi perilaku manusia dapat didefinisikan sebagai “keyakinan bahwa sesuatu itu benar atau salah atas dasar bukti, sugesti otoritas, pengalaman atau intuisi (Hohler dalam Rakhmat, 2009: 42). Sehingga keyakinan dapat bersifat rasional atau irrasional. Keyakinan memberikan perspektif pada manusia dalam mempersepsi kenyataan serta memberikan dasar bagi pengambilan keputusan untuk melakukan suatu tindakan.

Menurut Tolman, keyakinan (*belief*) adalah harapan (*ekspektansi*) yang selalu mendapat konfirmasi secara konsisten. (dalam Azwar, 2010: 58). Sedangkan Salomon E. Asch menyatakan bahwa pengetahuan merupakan salah satu faktor yang membentuk keyakinan seseorang. Pengetahuan berhubungan dengan jumlah informasi yang dimiliki seseorang dimana seringkali keyakinan kita didasarkan pada pengetahuan yang tidak lengkap (dalam Rakhmat, 2009: 42). Sebagai contoh kita mungkin menganggap pergaulan muda mudi di negara barat sangat bebas dimana dasar keyakinan kita adalah berdasarkan informasi yang berasal dari film-film asing serta sumber media cetak yang kita simak. Ataupun kita menganggap bahwa tidak memakai helm ketika berkendara masih terjamin keselamatan kita. Dimana dasar keyakinan kita berdasarkan informasi yang tidak lengkap dari ajaran agama yang kita anut. Namun kita lupa bahwa Tuhan tidak akan merubah nasib sebuah kaum kalau mereka tidak mau berusaha. Sehingga resiko kematian akibat kecelakaan kemungkinan besar bisa dikurangi apabila kita mau berusaha menggunakan helm standar.

Dalam rangka mengubah perilaku seseorang yang terpenting dari keyakinan adalah bagaimana seseorang mampu mengkonfirmasi dirinya sendiri untuk

memelihara perilaku tersebut pada situasi serta kondisi apapun. Sehingga Bandura menekankan pentingnya keyakinan terhadap kemampuan diri dalam melakukan sesuatu (*self efficacy belief*) dalam mengontrol perilaku serta kemampuan mengatur dirinya sendiri untuk melakukan sesuatu (Bandura, 1989: 7). Disamping itu *self efficacy belief* juga berperan penting dalam perubahan perilaku seseorang (Bandura, 2004: 114).

Disamping itu berkaitan dengan kemampuan kognitif manusia, *Persepsi* manusia didefinisikan oleh Desiderato sebagai “pengalaman tentang objek, peristiwa, atau hubungan-hubungan yang diperoleh dengan menyimpulkan informasi dan menafsirkan pesan” (dalam Rakhmat, 2009: 51).

Persepsi merupakan salah satu faktor yang sangat penting dalam mengarahkan bagaimana kita berperilaku. Para ahli menyatakan bahwa “Harapan, keyakinan, persepsi pribadi, tujuan dan intensi membentuk dan mengarahkan perilaku. Dimana apa yang dipikirkan dan dipercayai mempengaruhi bagaimana seseorang berperilaku” (Bandura; Bower; Neisser dalam Bandura, 1989:3).

Krech dan Cruthfield merumuskan beberapa dalil tentang persepsi (dalam Rakhmat, 2009: 56-59) yaitu : (1) *Persepsi bersifat selektif secara fungsional*. Dalil ini berarti bahwa objek-objek yang mendapat tekanan dalam persepsi kita biasanya merupakan objek-objek yang memenuhi tujuan individu yang melakukan persepsi; (2) *Medan perseptual dan kognitif selalu diorganisasikan dan diberi arti*. Kita mengorganisasikan stimuli dengan melihat konteksnya. Walaupun stimuli yang kita terima tidak lengkap maka kita akan mengisinya dengan interpretasi yang konsisten dengan rangkaian stimuli yang kita persepsi; (3) *Sifat-sifat perseptual dan kognitif dari substruktur ditentukan pada umumnya oleh sifat-sifat struktur secara*

keseluruhan. Dimana jika individu dianggap sebagai anggota kelompok maka semua sifat individu yang berkaitan dengan sifat kelompok akan dipengaruhi oleh keanggotaan kelompoknya, dengan efek berupa asimilasi ataupun kontras. (4) Objek atau peristiwa yang berdekatan dalam ruang dan waktu atau menyerupai satu sama lain cenderung ditanggapi sebagai bagian dari struktur yang sama.

Hal tersebut sejalan dengan teori Konstruktivisme yang dikembangkan oleh Jesse Delia dan koleganya yang mengatakan bahwa individu menafsir dan bertindak menurut kategori konseptual yang ada dalam pikiran (Littlejohn, 2008: 180). Teori ini didasarkan pada teori George Kelly tentang gagasan pribadi yang menyatakan bahwa manusia memahami pengalaman dengan berkelompok serta membedakan kejadian menurut kesamaan dan perbedaannya. Sistem kognitif manusia terdiri dari banyak perbedaan. Dengan memisahkan pengalaman ke dalam kategori-kategori maka individu memberinya pemaknaan (Littlejohn, 2008: 180). Sebagai contoh kita sering melihat perilaku menyeberang di zebra cross lebih aman dan perilaku ngebut di jalan cenderung beresiko. Gagasan disusun ke dalam skema interpretif yang mengidentifikasi sesuatu dan menempatkan sebuah objek dalam sebuah kategori. Dengan skema interpretif kita memahami sebuah kejadian dengan menempatkannya dalam sebuah kategori yang lebih besar. Skema interpretif berkembang seiring perkembangan manusia, anak-anak yang masih sangat muda memiliki sistem gagasan yang sederhana sedangkan sebagian besar orang dewasa memiliki gagasan yang jauh lebih kompleks.

Adapun dalam teori perspektif konstruktif dijelaskan bahwa ketika kita mempersepsi sesuatu maka akan terjadi pula proses pembentukan dan pengujian hipotesis-hipotesis yang berhubungan dengan persepsi berdasarkan apa yang kita

indera dan apa yang kita ketahui. Dimana manusia mengkonstruksi persepsi secara aktif memilih stimuli dan menggabungkan sensasi dengan memori. Dalam menyusun suatu interpretasi kita melakukan apa yang dinamakan dengan interferensi bawah-sadar (*unconscious interference*) yakni sebuah proses ketika kita secara spontan mengintegrasikan informasi dari sejumlah sumber sehingga perubahan-perubahan pola pada stimulus asli tetap dapat kita kenali (Solso, Maclin & Maclin, 2008: 120-122). Sehingga dapat disimpulkan dalam pembentukan persepsi kita dipengaruhi karena adanya proses pemilihan stimuli yang diintegrasikan sebagai sebuah informasi yang pada akhirnya kita interpretasikan berdasarkan sumber-sumber pengetahuan yang telah kita miliki.

Berkaitan dengan hal tersebut, hasil penelitian menyatakan bahwa persepsi yang berkaitan dengan resiko berkendara dikembangkan berdasarkan informasi yang dimiliki dalam organisasi kognitif kita tentang seberapa berbahayanya berkendara, seberapa besar kemungkinan kecelakaan, kemungkinan seseorang bisa mengalami cedera atau tewas, atau sanksi tilang / denda ataupun kemungkinan sanksi dipenjara untuk pelanggaran berkendara tertentu (JT. Shope, 2006: i11).

1.5.3.3.Faktor Lingkungan : Intenistas Kampanye Cara Berkendara dengan Selamat (*Safety Riding*)

Faktor lingkungan sangat berpengaruh terhadap individu dalam memahami lingkungan disekitarnya. Dimana dalam teori kognitif sosial dijelaskan bahwa perilaku seseorang dibentuk dari dalam dirinya sendiri disamping juga dikontrol dan dibentuk oleh lingkungannya (Bandura, 1989: 8). Manusia memiliki kemampuan untuk belajar dari lingkungan disekitarnya melalui proses observasi/pengamatan dan melakukan peniruan terhadap perilaku yang sesuai dengan hasil yang diharapkannya.

Namun manusia mempunyai keterbatasan dalam proses pengamatan dan pengalaman langsung dalam belajar lewat lingkungan. Sehingga dalam rangka pembentukan perilaku yang baik khususnya pada anak-anak dan remaja sangat diperlukan adanya model/teladan yang sesuai (termasuk didalamnya yang berasal dari lingkungan keluarga maupun teman sebaya) maupun sumber pembelajaran tidak langsung (termasuk didalamnya pesan yang disampaikan lewat kampanye sosial ataupun lewat media) (Bandura dalam McQuail, 2010:491).

Berkaitan dengan sumber pembelajaran tidak langsung melalui kampanye sosial, dari sekian banyak definisi tentang kampanye yang telah dikemukakan oleh para ahli, dimana salah satunya merujuk pada pengertian bahwa sebuah kampanye informasi publik cenderung mewakili tujuan seseorang untuk mempengaruhi keyakinan ataupun perilaku orang lain dengan menggunakan daya tarik yang dikomunikasikan (Paisley dalam Berger dan Chaffee, 1989: 820). Namun secara keseluruhan Berger dan Chaffee merangkum definisi kampanye sebagai berikut :

- (1) Sebuah kampanye bermaksud untuk menumbuhkan hasil atau efek tertentu;
- (2) Sebuah kampanye ditujukan kepada jumlah khalayak yang besar;
- (3) Dilaksanakan dalam jangka waktu tertentu;
- (4) Dilaksanakan melalui aktifitas komunikasi yang diorganisasikan (dalam Berger dan Chaffee, 1989: 821).

Selain itu tujuan dari kampanye dirangkum pula menjadi tiga kategori pokok yaitu dalam rangka memberikan informasi, mempersuasi dan untuk memobilisasi perubahan perilaku. Sebuah kampanye yang bertujuan untuk memberikan informasi kepada audiensnya biasanya bertujuan untuk meningkatkan tingkat pengetahuan, meningkatkan kesadaran akan suatu hal tertentu baik itu akibat, pilihan atau dukungan yang tersedia, ataupun meningkatkan pentingnya suatu ide tertentu (Berger dan Chaffee, 1989: 822).

Adapun kata *intensitas* dapat diartikan sebagai kedalaman atau kekuatan (Azwar, 2010:88). Sedangkan dalam kamus Oxford Advanced Learner kata intensitas berasal dari kata *intensity* yang berarti *the state or quality of being intense*, sedangkan kata *intense* sendiri dapat diartikan sebagai *very great or severe, extreme, very strong, serious and concentrated, feeling strongly and deeply about something* (Hornby, 1995: 621). Sehingga kata intensitas dapat diartikan sebagai pernyataan tentang kekuatan ataupun kedalaman suatu hal.

Disamping itu, dalam konsep pemasaran sosial seringkali dipergunakan prinsip-prinsip dan teknik pemasaran untuk mempengaruhi target audiens agar secara sukarela menerima, menolak, merubah ataupun meninggalkan suatu perilaku tertentu demi kepentingan individu itu sendiri, kelompok maupun masyarakat secara keseluruhan (Kotler, Roberto dan Nancy Lee, 2002: 20). Dimana agar suatu kampanye pemasaran sosial menjadi efektif dalam mencapai tujuan maka perencana pemasaran sosial harus melakukan beberapa tahapan perencanaan pemasaran sosial yang meliputi analisa situasi, pemilihan target audiens, penentuan tujuan dan sasaran, analisa tentang target audiens serta kendala yang dihadapi, pengembangan strategi pemasaran, rencana evaluasi dan monitoring, perencanaan budget dan pendanaan serta implementasinya.

Adapun berkaitan dengan transmisi informasi yang efektif maka dalam konsep pemasaran sosialnya Philip Kotler membagi media pemasaran sosial kedalam tujuh jenis yang meliputi : (1) *Advertising*, berupa iklan di media massa seperti televisi, radio, surat kabar, majalah, internet maupun media outdoor seperti billboard, rambu pemberhentian dan kios-kios dan lain sebagainya. (2) *Public Relation*, berupa release berita serta program acara khusus di televisi, radio, artikel serta editorial di surat

kabar dan majalah, manajemen humas dan lain sebagainya. (3) *Printed materials*, seperti brosur, newsletter, booklets, poster, kalender dan lain sebagainya. (4) *Special promotion item*, seperti kaos, topi, gantungan kunci, pena, notepad, sampul buku. (5) *Signage and Display*, seperti rambu peringatan, lampu display pada toko retail dan lain sebagainya. (6) *Personal selling*, berupa penyuluhan langsung (*face to face meeting*) dan presentasi pada workshop, seminar dan pelatihan. (7) *Popular media*, berupa film, serial di televisi dan radio, komik, lagu, pertunjukan, badut dan lain sebagainya (Kotler, 2002: 297-302). Merujuk kategori Kotler tersebut maka dalam kampanye cara berkendara dengan selamat (*safety riding*) yang ditujukan kepada responden dapat dikategorikan pada media *printed material* serta *personal selling*.

Berkaitan dengan kampanye cara berkendara dengan selamat (*safety riding*), merujuk pada penjelasan pasal 203 ayat 2 huruf (a) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disebutkan bahwa *Safety riding* didefinisikan sebagai Cara Berkendara dengan Selamat. Dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disebutkan bahwa “Guna menjamin Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan maka ditetapkan rencana umum nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang meliputi salah satunya adalah penyusunan program nasional kegiatan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”. Adapun dalam program nasional tersebut dijelaskan bahwa salah satu kegiatannya antara lain adalah kampanye tentang Cara Berkendara dengan Selamat (*safety riding*). Kampanye tentang Cara Berkendara dengan Selamat (*safety riding*) merupakan kegiatan untuk keselamatan berkendara yang di dalamnya mencakup pada kegiatan pendidikan dan pelatihan keterampilan berkendara serta kiat-

kiat aman berkendara. Tujuan dari kampanye tersebut adalah untuk meningkatkan kemampuan dan kesadaran berlalu lintas serta untuk keselamatan.

Berkaitan dengan kegiatan kampanye cara berkendara dengan selamat (*safety riding*) sebagai stimuli yang berasal dari lingkungan, kemampuan manusia untuk belajar dari lingkungannya menurut Bandura dapat diperoleh melalui perhatian kita terhadap stimuli/informasi yang ada disekitar kita yang kita peroleh dari hasil pengamatan kita yang secara potensial memiliki relevansi dengan kebutuhan dan minat kita. Manusia tidak terlalu besar terpengaruh oleh apa yang diamati apabila tidak mengingatnya sehingga langkah selanjutnya kita perlu menyimpan pesan tersebut dan menambahkannya kedalam pengetahuan kita sebelumnya. Tahap selanjutnya adalah aplikasi aktual dalam perilaku kita yang akan kita evaluasi keuntungan dan kerugiannya yang berdampak pada semakin bertambah ataupun menurunnya kemauan kita untuk bertindak sesuai dengan perilaku yang dianjurkan (Bandura, 1989: 23).

Adapun definisi dari Perhatian (*attention*) dapat diartikan sebagai pengalokasian sebuah pesan yang datang dalam kapasitas pemrosesan berfikir. Dikarenakan keterbatasan kapasitas pemrosesan maka beberapa pesan akan diperhatikan dengan seksama sedangkan pesan yang lainnya akan diabaikan (Paul Copley, 2004: 55).

Pengertian yang lain dari Perhatian adalah merupakan pemusatan pikiran, dalam bentuk yang jernih dan gamblang, terhadap sejumlah objek simultan atau sekelompok pikiran. Pemusatan (*focalization*) kesadaran adalah intisari dari perhatian yang berimplikasi pada pengabaian objek-objek lain agar kita sanggup menangani objek-objek tertentu secara efektif (Solso, Maclin dan Maclin, 2008: 90). Namun

demikian meskipun stimuli yang “tidak penting” seringkali seolah-olah dibuang keluar dari sistem, terkadang stimuli yang tidak penting tersebut tidak sungguh-sungguh disingkirkan, melainkan sekedar diberi prioritas sekunder (Solso, Maclin dan Maclin, 2008: 93).

Fakta bahwa kita secara selektif memilih hanya sebagian kecil stimuli dari seluruh stimuli yang ada di sekeliling kita tampak dari berbagai peristiwa yang kita hadapi sehari-hari. Selektifitas ini dipandang sebagai akibat kurangnya kapasitas saluran (*channel capacity*), yakni ketidakmampuan kita memproses seluruh stimuli sensorik secara bersamaan. Gagasan ini didasarkan pada anggapan bahwa terdapat suatu kondisi kemacetan/bottleneck pada suatu tahapan pemrosesan informasi yang sebagian diakibatkan oleh keterbatasan neurologis. Atensi selektif (*selective attention*) dapat dianalogikan dengan peristiwa menyorotkan cahaya lampu senter ke tengah sebuah ruangan gelap untuk mencari benda-benda yang kita perlukan, sambil membiarkan benda-benda lain tetap berada dalam kegelapan. Dengan adanya keterbatasan kemampuan kita menyorotkan cahaya senter tersebut, dengan demikian kita akan berhati-hati mengarahkan lampu senter atensi kita dengan cara memproses informasi yang paling kita perhatikan dan mengabaikan/atau kurang memperhatikan informasi yang lain.

Dari perspektif komunikasi, kemampuan kita untuk bereaksi terhadap sebuah sinyal sebagian berhubungan dengan kejernihan sinyal tersebut, artinya seberapa bersih sinyal dari informasi yang mengganggu/*noise* (Solso dan Maclin, 2008: 96). Hal tersebut sejalan dengan apa yang pernah dinyatakan oleh Hovland dan kawan-kawan dimana pesan yang persuasif seharusnya dapat diperhatikan dan dimengerti, dimana kejelasan pesan sangat menentukan efektifitas sebuah pesan persuasif (Petty

dan Cacioppo, 1981: 70). Disamping itu, Eagly sangat menekankan pentingnya sebuah pesan untuk dimengerti, dimana subjek yang dapat dikondisikan untuk mengerti makna pesan dengan baik adalah yang paling dapat dipersuasi dan mengingat sebagian besar argumentasi pesan, begitu pula sebaliknya (dalam Petty dan Cacioppo, 1981: 70).

Selain itu kaitannya dengan keberhasilan dalam berkomunikasi, Laswell mengatakan bahwa terdapat beberapa faktor yang perlu diperhatikan. Faktor-faktor tersebut antara lain sumber komunikasi, bentuk dan penyajian pesan, saluran komunikasi dan sasaran khalayak (dalam McQuail, 1985: 12). Pernyataan Lasswell tersebut sesuai dengan pendekatan pembelajaran lewat pesan yang dikemukakan oleh Hovland dan kawan-kawan dimana dalam suatu komunikasi maka sumber pesan haruslah orang/institusi yang memiliki kredibilitas (dalam Petty Cacioppo, 1981:62). Sedangkan pesan komunikasi yang persuasif haruslah mendapatkan perhatian dan dapat dimengerti oleh orang yang dituju (dalam Petty Cacioppo, 1981:70).

Jika seseorang sudah termotivasi untuk memikirkan tentang sebuah pesan maka pengulangan pesan beberapa kali akan memberikan kesempatan yang lebih besar untuk berfikir tentang implikasi dari pesan tersebut (Petty Cacioppo, 1981:239). Sedangkan si penerima yang dituju haruslah khalayak yang tepat dan sesuai baik ditinjau dari kecerdasan, tingkat percaya diri serta jenis kelamin. Adapun saluran media yang digunakan harus merupakan saluran yang tepat dan cepat ditransmisikan kepada audiensnya (Petty Cacioppo, 1981:80-86).

Kaitannya dengan kredibilitas sumber pesan dimana orang cenderung lebih setuju dengan pernyataan yang berasal dari sumber yang dihormati dan dapat dipercaya. Kadangkala seseorang secara serta merta setuju atau menolak nasehat yang

diberikan disebabkan oleh darimana sumber pesan tersebut berasal dibandingkan karena isi dari pesan tersebut (Lorge dalam Petty dan Caciopo, 1981: 62).

Adapun Hovland dan Weiss membagi kredibilitas komunikator menjadi dua unsur yaitu : *Expertise* (keahlian) dan *Trustworthiness* (sifat dapat dipercaya). Sebagai contoh kita cenderung lebih mempercayai dan mengikuti anjuran yang dikatakan oleh dokter, karena dokter memiliki keahlian sebagai unsur sifat dapat dipercaya (*trustworthiness*) daripada anjuran yang sama disampaikan oleh pedagang kaki lima. Sedangkan Atkin berpendapat bahwa terdapat tiga dimensi yang mempengaruhi kredibilitas sumber pesan yaitu sifat dapat dipercaya (*trustworthiness*), keahlian (*expertise/competence*) dan daya tarik (*attractiveness*). Yang mana dari ketiganya yang paling penting tergantung pada setting kampanye yang dijalankan (Windahl, Signitzer dan Olson, 2000: 109).

Berkaitan dengan daya tarik komunikator, maka komunikator yang menarik secara fisik lebih persuasif daripada mereka yang tidak menarik baik itu secara verbal maupun perilaku (Chaiken dalam Petty dan Caciopo, 1981: 67). Seorang sumber pesan lebih persuasif dan disukai oleh audiensnya karena berbagai alasan, sebagai contoh adalah karena kesamaannya dan penampilan fisiknya (Byrne; Rokeach; Berschild & Walster; Sherif & Sherif; Zajonc dalam Caciopo, 1981: 67).

1.5.3.4. Faktor Perilaku : Tingkat Perilaku Berkendara dengan Selamat

Sebagai makhluk sosial, manusia memperoleh beberapa karakteristik yang mempengaruhi perilakunya yang terdiri dari kebiasaan dan kemauan. Dimana kemauan/intensi erat kaitannya dengan tindakan, bahkan sering didefinisikan sebagai tindakan yang merupakan usaha seseorang untuk mencapai tujuan. Yang menurut Richard Dewey dan W.J. Humber kemauan didefinisikan sebagai : (1) hasil keinginan

untuk mencapai tujuan tertentu yang begitu kuat sehingga mendorong orang untuk mengorbankan nilai-nilai yang lain, yang tidak sesuai dengan pencapaian tujuan. (2) Yang berdasarkan kesesuaian cara-cara yang diperlukan untuk mencapai tujuan, (3) Dipengaruhi oleh energi yang diperlukan untuk mencapai tujuan serta pengeluaran energi yang sebenarnya dengan satu cara yang tepat untuk mencapai tujuan (Rakhmat, 2009:43).

Sedangkan kebiasaan merupakan tindakan manusia yang menetap, berlangsung secara otomatis dan tidak direncanakan. Kebiasaan mungkin merupakan hasil pelaziman yang berlangsung pada waktu yang lama atau sebagai reaksi yang khas yang diulangi seseorang berkali-kali (Rakhmat, 2009:43). Setiap orang mempunyai kebiasaan yang berlainan dalam menanggapi stimulus tertentu. Kebiasaan inilah yang memberikan pola perilaku yang dapat diramalkan.

Disamping itu dalam melakukan pengukuran terhadap perilaku, Rosenberg dan Hovland juga mengemukakan pendapat bahwa terdapat dua tipe respon yang dapat digunakan yaitu : 1) Pernyataan kemauan/intensi perilaku; 2) Perilaku yang tampak yang berkaitan dengan suatu objek (dalam Rakhmat, 2010: 20).

Adapun dalam sebuah penelitian perilaku berkendara yang dilakukan dengan menggunakan penerapan teori kognitif sosial disebutkan bahwa kebiasaan dalam berperilaku berkendara pada remaja dapat diukur berdasarkan durasi dan frekuensinya (Parker, Watson dan King, 2009: 810).

Kemudian Krmar dan Greene mengidentifikasi Tindakan yang beresiko (*risk taking*) merupakan tendesi untuk terlibat dalam perilaku yang mengancam atau membahayakan fisik dan atau kesehatan mental seorang individu. Dimana tindakan

yang beresiko dipandang sebagai sifat kepribadian, fenomena perkembangan dan perilaku yang dipelajari (Krcmar dan Greene, 2000:196).

Dari hasil studi tentang sosialisasi keselamatan jalan yang dilakukan oleh Direktorat Jendral Perhubungan Darat teridentifikasi beberapa faktor penyebab kecelakaan fatal terutama untuk jenis moda sepeda motor dan mobil adalah perilaku ugal-ugalan/tidak tertib, berkendara melebihi kecepatan maksimum, menyalip di tikungan, jarak kendaraan yang terlalu dekat, mengabaikan kelaikan kendaraan, tidak menggunakan pelindung seperti helm dan sabuk keselamatan, penggunaan kendaraan yang tidak benar serta menerobos lampu merah (Dirjen Hubdat,2008:VII-21).

Berkaitan dengan hasil penelitian perilaku berkendara pada remaja, JT Shope menyatakan bahwa pengemudi remaja seringkali menempatkan diri dan orang lain pada risiko kecelakaan dengan cenderung berperilaku ceroboh dengan ngebut di jalan, mengikuti kendaraan terlalu dekat, membuat perubahan jalur secara ilegal dan memotong jalur lalu lintas (2006: i10). Disamping itu para remaja seringkali terlibat dalam pelanggaran lalu lintas dengan tidak menyalakan sein, melanggar tanda berhenti dan lampu lalu lintas (Shope JT; Jonah BA; Williams AF dalam JT Shope 2006:i10). Selain itu pengemudi remaja kurang berpengalaman dalam mengantisipasi kemungkinan risiko kecelakaan lalu lintas dan kurang bereaksi secara tepat (Fisher DL dalam JT Shope 2006:i10).

Kurangnya konsentrasi yang disebabkan oleh mengantuk karena kelelahan lebih sering terjadi pada pengemudi remaja daripada pengemudi dewasa (Williams AF dalam JT Shope 2006:i10). Kebanyakan remaja tidak mendapatkan cukup tidur dan hal tersebut mengganggu kondisi badan mereka (Wolfson AR dalam JT Shope 2006:i10).

Pengemudi remaja seringkali tampak lebih mudah terganggu ketika berkendara dan tidak memiliki pengalaman yang memadai untuk menangani saat berkendara dengan adanya kegiatan tambahan berupa penggunaan telepon seluler, CD player/radio, makan, minum, merokok, atau berinteraksi dengan penumpang (Greenberg J dalam JT Shope 2006:i10). Selain itu pengemudi remaja cenderung beresiko cedera lebih besar dalam kecelakaan dikarenakan tidak mengenakan alat keselamatan (sabuk pengaman/helm) (IIHS dalam JT Shope 2006:i10).

Dari hasil penelitian yang dilakukan oleh *Transportation Research Institute, University of Michigan* terdapat dua faktor yang berhubungan dengan perilaku berkendara para remaja yaitu faktor internal yang berasal dari individu (human) itu sendiri seperti aspek kognitif yang salah satunya berupa persepsi terhadap resiko kecelakaan serta faktor eksternal yang berasal dari lingkungan di luar individu berupa pesan kampanye keselamatan, komunikasi dengan keluarga, teman serta lingkungan (Eby & Molnar, 1998: 2).

1.5.3.5.Kelebihan dan Kelemahan Teori Kognitif Sosial

Albert Bandura mengemukakan kelebihan teori kognitif sosial dibandingkan model teori yang lain dimana kebanyakan dari model perilaku hanya berorientasi pada bagaimana memprediksi perilaku, namun tidak pernah menyatakan bagaimana mengubah perilaku tersebut. Teori kognitif sosial juga menawarkan bagaimana memprediksi, serta prinsip-prinsip bagaimana cara untuk memberikan informasi, menuntun serta memotivasi orang untuk mengadaptasi kebiasaan yang menguatkan perilaku yang dianjurkan serta mengurangi kebiasaan yang melemahkannya (Bandura, 2004: 144-147).

Disamping itu Bandura juga menyatakan bahwa teori kognitif sosial memiliki jangkauan area yang lebih luas dibandingkan teori yang lain seperti *Health Belief Model*, *Theory of Reasoned Action*, *Theory of Planned Behavior*, *Protection Motivation Theory* baik dari aspek *Self efficacy*, hasil yang diharapkan, tujuan serta bahasan tentang halangan (*impediment*) baik itu yang berasal dari pribadi dan situasi maupun sistemnya (Bandura, 2004: 147). Dengan kelebihan teori kognitif sosial tersebut maka banyak ahli yang meneliti tentang perilaku remaja dalam berkendara seperti Feenstra, Scott B Parker, JT Shope, serta Eby dan Molnar menggunakan teori ini sebagai landasan kerangka penelitiannya.

Namun sebagaimana teori lainnya tentunya teori kognitif sosial ini juga memiliki kekurangan. Dimana teori ini memiliki penjelasan yang abstrak tentang pemikiran manusia (*thought*) serta kesulitan dalam mendefinisikannya. Sehingga banyak persepsi yang berbeda dari para peneliti dalam mendefinisikannya. Disamping itu sumbangan Bandura tidak menyebabkan *behaviorisme* dapat menjelaskan perilaku manusia seluruhnya, *behaviorisme* bungkam ketika melihat perilaku manusia yang tidak dipengaruhi ganjaran, hukuman, atau peniruan (Rakhmat, 2009: 25). Sebagai contoh orang-orang yang mampu menjelajahi Kutub Utara yang dingin, pemuda Syiah yang melakukan bom bunuh diri, semuanya mengungkapkan perilaku yang "*self motivated*".

Dalam teori kognitif sosial dijelaskan pula hubungan timbal balik dinamik yang triadik diantara faktor lingkungan, pribadi dan perilaku. Bandura mengakui bahwa beberapa faktor memiliki pengaruh lebih kuat daripada yang lainnya dimana hubungan yang terjadi berbeda satu sama lain tergantung dari individu, perilaku yang diamati serta situasi dimana perilaku tersebut terjadi (Bandura, 1989: 2-8). Dalam

pemaparannya Albert Bandura terkesan ingin menjelaskan kaitan banyak hal dalam satu teori sehingga teori kognitif sosialnya nampak begitu kompleks dan cakupannya yang begitu luas akan banyak hal membuatnya menjadi sangat sulit untuk dioperasikan. Sehingga banyak aplikasi penelitian dari teori kognitif sosial tersebut yang hanya fokus pada satu atau dua konstruk saja.

Sehingga dari kerangka teori tersebut maka penelitian yang akan dilakukan dapat dirumuskan variabel bebas serta variabel terikatnya adalah sebagai berikut :

1.5.4. Variabel Bebas

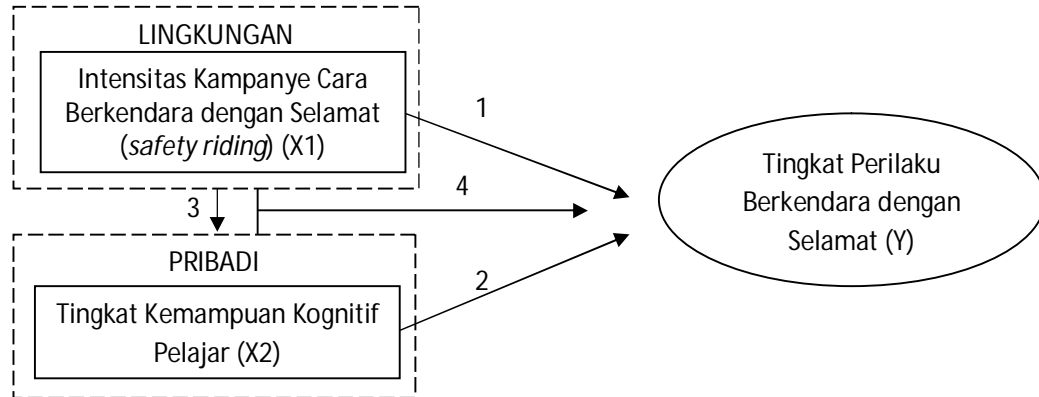
Adapun prediktor yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari variabel-variabel antara lain :

- (1) Variabel Intensitas Kampanye Cara Berkendara dengan Selamat (*Safety riding*) (X1)
- (2) Variabel Tingkat Kemampuan Kognitif (X2)

1.5.5. Variabel Terikat

Variabel terikat yang akan diteliti adalah Tingkat Perilaku Berkendara dengan Selamat para pelajar yang disimbolkan dengan (Y).

Gambar 1.3
Visualisasi Kerangka Penelitian



1.6. Hipotesis Penelitian

Hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini sebagai berikut :

1.6.1. Hipotesis Bivariat

1. Adanya pengaruh positif antara faktor Intensitas Kampanye Cara Berkendara dengan Selamat (*safety riding*) terhadap Tingkat Perilaku Berkendara dengan Selamat para pelajar.
2. Adanya pengaruh positif antara faktor Tingkat Kemampuan Kognitif pelajar terhadap Tingkat Perilaku Berkendara dengan Selamat para pelajar.
3. Adanya pengaruh positif antara faktor Intensitas Kampanye Cara Berkendara dengan Selamat (*safety riding*) terhadap Tingkat Kemampuan Kognitif pelajar.

1.6.2. Hipotesis Multivariat

- (1) Terdapat pengaruh positif secara bersama-sama antara faktor Intensitas Kampanye Cara Berkendara dengan Selamat (*safety riding*) dan Faktor

Tingkat Kemampuan Kognitif pelajar terhadap Tingkat Perilaku Berkendara dengan Selamat para pelajar.

1.7. Definisi Konsep

1.7.1. Intensitas Kampanye Cara Berkendara dengan Selamat (*safety riding*)

Secara konseptual variabel Intensitas Kampanye Cara Berkendara dengan Selamat (*safety riding*) dapat didefinisikan sebagai :

“Tingkat kekuatan/kedalaman komunikasi untuk menyampaikan pengetahuan/informasi serta mempengaruhi perilaku pelajar mengenai tata cara berkendara dengan selamat dengan menggunakan stimuli-stimuli yang menarik.”

1.7.2. Tingkat Kemampuan Kognitif

Secara konseptual variabel Tingkat Kemampuan Kognitif pelajar dapat didefinisikan sebagai :

“Kualitas dan kuantitas berpikir pelajar yang dikembangkan berdasarkan persepsi dan keyakinan yang dibentuk oleh pengetahuan yang berkaitan dengan cara berkendara dengan selamat (*safety riding*).”

1.7.3. Tingkat Perilaku Berkendara dengan Selamat

Secara konseptual variabel Tingkat Perilaku Berkendara dengan Selamat dapat didefinisikan sebagai :

“Kemauan dan kebiasaan pelajar berkendara dengan selamat atau taat dalam berlalu-lintas.”

1.8. Definisi Operasional

1.8.1. Intensitas Kampanye Cara Berkendara dengan Selamat (*safety riding*)

Secara operasional dapat didefinisikan sebagai skor yang diperoleh responden berdasarkan jawaban pada setiap pernyataan yang berkaitan dengan intensitas/kekuatan kampanye cara berkendara dengan selamat (*safety riding*). Adapun kegiatan kampanye cara berkendara dengan selamat (*safety riding*) yang diteliti intensitasnya adalah kegiatan kampanye penyuluhan yang telah dilaksanakan pada SMA Setyabudhi, Semarang pada awal tahun 2011 saja. Intensitas kampanye cara berkendara dengan selamat (*safety riding*) diukur berdasarkan dimensi kredibilitas sumber pesan dan kejelasan pesan yang disampaikan.

Indikator pertanyaan dalam dimensi kredibilitas sumber pesan diukur berdasarkan seberapa besar tingkat : (1) sifat dapat dipercaya (*trustworthiness*), (2) keahlian (*expertise/competence*) dan (3) daya tarik (*attractiveness*) sumber pesan. Adapun dimensi kejelasan pesan diukur berdasarkan : (1) seberapa besar pesan/stimuli yang disampaikan dapat diperhatikan dengan jelas serta (2) seberapa besar pesan/stimuli yang disampaikan dapat dimengerti oleh pelajar. Memiliki skala pengukuran ordinal.

1.8.2. Tingkat Kemampuan Kognitif

Secara operasional dapat didefinisikan sebagai skor yang diperoleh responden berdasarkan dimensi persepsi dan keyakinan para pelajar terhadap aspek-aspek yang berkaitan dengan pengetahuan tentang cara berkendara dengan selamat.

Indikator pertanyaan dalam dimensi Persepsi berupa : (1) kecenderungan pelajar untuk memilih stimuli yang berkaitan dengan pengetahuan tentang cara berkendara dengan selamat (*safety riding*) serta (2) penafsiran (*interpretasi*) pelajar

terhadap tingkat resiko kecelakaan berkaitan dengan aspek-aspek yang ada dalam lingkungan berkendara dengan selamat di jalan.

Adapun indikator yang diukur dalam dimensi keyakinan (*belief*) meliputi : (1) harapan (*ekspektansi*) pelajar terhadap hasil yang diperoleh dalam perilaku berkendara dengan selamat (*safety riding*) serta (2) konfirmasi/pernyataan pelajar terhadap kemampuan dirinya dalam melakukan sesuatu yang berkaitan dengan tata cara berkendara dengan selamat (*safety riding*). Memiliki skala pengukuran ordinal.

1.8.3. Tingkat Perilaku Berkendara dengan Selamat

Secara operasional dapat didefinisikan sebagai skor yang diperoleh responden berdasarkan jawaban pada setiap pernyataan yang berkaitan dengan dimensi : kemauan (*intensi*) dan kebiasaan pelajar dalam berkendara.

Indikator pertanyaan yang diukur dalam dimensi kemauan (*intensi*) meliputi : (1) kekuatan keinginan yaitu seberapa besar dorongan untuk melakukan hal-hal yang sesuai dengan pencapaian tujuan yaitu agar selamat di jalan, (2) kesesuaian cara-cara yang diperlukan untuk mencapai tujuan agar berkendara dengan selamat di jalan serta (3) energi yang akan dilakukan oleh pelajar berkaitan dengan aspek-aspek cara berkendara dengan selamat (*safety riding*).

Adapun dimensi kebiasaan yang merupakan tindakan yang nampak diukur berdasarkan : (1) frekuensi serta (2) durasi perilaku berkendara dengan selamat (*safety riding*) para pelajar dalam jangka waktu tertentu. Memiliki skala pengukuran ordinal.

1.9. Metoda Penelitian

1.9.1. Tipe Penelitian

Tipe penelitian yang digunakan adalah penelitian eksplanatori guna menyelidiki pengaruh dari variabel-variabel bebasnya terhadap variabel terikatnya.

1.9.2. Populasi Dan Teknik Pengambilan Sampel

1.9.2.1. Populasi

Dalam penelitian tentang Pengaruh Intensitas Kampanye Berkendara dengan Selamat (*safety riding*) dan Tingkat Kemampuan Kognitif terhadap Tingkat Perilaku Berkendara dengan Selamat para pelajar ini yang menjadi populasi penelitian adalah seluruh siswa SMA Setyabudhi Semarang yang telah diberikan penyuluhan dalam kampanye Cara Berkendara dengan Selamat (*safety riding*). Dimana jumlah populasi secara keseluruhan adalah 95 orang pelajar.

Sebagaimana dikemukakan oleh IB Mantra dan Kasto dimana populasi atau universe merupakan jumlah keseluruhan dari unit analisa yang ciri-cirinya akan diduga (IB Mantra dan Kasto dalam Masri Singarimbun, 1989:152).

1.9.2.2. Teknik Pengambilan Sampel

Adapun teknik pengambilan sampel menggunakan metode Sensus (*Total Sampling*) dikarenakan populasi pelajar yang akan diteliti hanya berjumlah 95 orang. Sehingga semua siswa yang telah mengikuti penyuluhan Kampanye Cara Berkendara dengan Selamat (*safety riding*) akan diteliti secara keseluruhan.

1.9.3. Jenis Dan Sumber Data

1.9.3.1. Jenis Data

Data yang digunakan dalam penelitian merupakan data kuantitatif.

1.9.3.2. Sumber Data

Data penelitian diperoleh dari :

- (1) Data Primer, berupa data hasil pernyataan terhadap angket pertanyaan yang diberikan kepada responden.
- (2) Data sekunder, berupa data pendukung yang berasal dari instansi yang terkait serta data hasil penelitian sebelumnya.

1.9.4. Skala Pengukuran

- (1) Tingkat Perilaku Berkendara dengan Selamat sebagai variabel dependen memiliki skala pengukuran berupa data ordinal,
- (2) Sedangkan variabel independen berupa intensitas kampanye berkendara dengan selamat (*safety riding*) dan tingkat kemampuan kognitif juga menggunakan skala ordinal.

Walaupun skala pengukuran yang digunakan adalah ordinal yang merupakan data non parametrik namun dalam analisis selanjutnya skala pengukuran tersebut dapat diperlakukan/diasumsikan seolah-olah sebagai skala pengukuran interval dimana dasar yang digunakan adalah ukuran-ukuran tersebut berelasi secara substansial dan linear sehingga dapatlah diasumsikan adanya *interval sama*. Asumsi tersebut valid karena semakin suatu relasi mendekati linearitas maka semakin mendekati samalah interval-interval pada skala itu (Kerlinger, 1986: 706). Sehingga pemenuhan syarat linearitas pada uji asumsi klasik sebelum dilakukannya regresi menjadi pedoman dilakukannya asumsi tersebut.

1.9.5. Teknik Pengumpulan Data

Data dikumpulkan dengan menggunakan :

- (1) Angket, yang digunakan untuk menggali informasi dari responden yang berisi seperangkat daftar pertanyaan yang disampaikan langsung kepada responden untuk diisi sendiri oleh responden, tanpa diwawancarakan. Sehingga bentuk pertanyaan harus sudah sangat jelas bagi responden karena tidak melalui wawancara/pengisian jawaban dilakukan mandiri oleh responden.
- (2) Dokumen, merupakan data sekunder yang berasal dari jurnal penelitian serta dokumen tentang jumlah peserta penyuluhan, jumlah kecelakaan dan lain sebagainya digunakan sebagai data penunjang analisis penelitian.

1.9.6. Instrumen Penelitian

Alat penelitian yang digunakan dalam pengumpulan data adalah angket yang berisi informasi perilaku berkendara dari pelajar yang menjadi sasaran penelitian dimana tiap item pertanyaan dalam angket tersebut harus diuji terlebih dahulu tingkat validitas dan reliabilitasnya.

1.9.7. Teknik Analisis

Adapun teknik analisis yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah :

- (1) Uji validitas dan reliabilitas dilakukan untuk melihat internal konsistensi pengukuran pada setiap variabel. Dengan bantuan program SPSS uji validitas dilakukan dengan membandingkan probabilitas signifikan dan koefisien korelasinya. Suatu variabel dinyatakan valid jika nilai korelasi signifikan atau nilai probabilitas signifikan hasil out put SPSS $< 0,05$. Uji reliabilitas dilakukan untuk mengetahui seberapa jauh hasil pengukuran konsisten dan cermat akurat. Untuk menguji reliabilitas masing-masing

instrumen dalam penelitian ditunjukkan oleh koefisien *Cronbach Alpha*, suatu konstruk atau variable dikatakan realibel jika memberikan nilai *Cronbach Alpha* > 0,60 (Nunally dalam Ghozali, 2006:48) dengan rumus :

$$r = \left(\frac{k}{k-1} \right) \left(1 - \frac{\sum \sigma_b^2}{\sigma_1^2} \right)$$

Keterangan : r = reliabilitas
 k = banyak butir pertanyaan
 σ_1^2 = varian total
 $\sum \sigma_b^2$ = jumlah varian butir (Husein Umar, 2002: 99).

- (2) Distribusi frekuensi untuk melihat deskripsi dari sebaran responden berdasarkan item-item variabel yang digunakan dalam penelitian.
- (3) Tabulasi Silang/Crosstab guna memperdalam deskripsi hubungan diantara variabel-variabel penelitian.
- (4) Analisis regresi, yang digunakan untuk melihat seberapa besar kekuatan hubungan dan arah hubungan/pengaruh antara variabel dependen dan variabel independennya.

Dimana variabel dependen diasumsikan random/stokastik, yang berarti mempunyai distribusi probabilistik. Sedangkan variabel independen diasumsikan memiliki nilai tetap dalam pengambilan sampel yang berulang. Teknik estimasi variabel dependen yang melandasi analisis regresi disebut *Ordinary Least Squares* (pangkat kuadrat terkecil biasa) yang pertama kali diperkenalkan oleh Carl Friedrich Gauss. Inti metode tersebut adalah untuk mengestimasi suatu garis regresi dengan jalan meminimalkan jumlah kuadrat kesalahan setiap observasi terhadap garis tersebut (Ghozali, 2006: 86). Adapun Sutrisno Hadi menyatakan bahwa tugas pokok analisis

regresi adalah : (1) mencari korelasi antara kriterium dengan prediktor; (2) menguji apakah korelasi tersebut signifikan atau tidak; (3) mencari persamaan garis regresinya serta (4) menemukan sumbangan relatif antara sesama prediktor jika prediktornya lebih dari satu (1992: 2). Sehingga dapat dikatakan pula goodness of fit suatu model dilihat dari nilai koefisien determinasi (R^2), nilai statistik t dan F yang menyertai output dari uji regresi tersebut. Dimana secara umum analisis regresi dinyatakan dengan menggunakan rumus statistik :

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2$$

Dimana :

Y = kriterium/variabel dependen

X_1 = prediktor 1

X_2 = prediktor 2

a = Konstanta

b_1 = bilangan koefisien prediktor 1

b_2 = bilangan koefisien prediktor 2 (Sutrisno Hadi, 1992: 1-2)

Adapun besarnya sumbangan relatif yang merupakan persentase sumbangan masing-masing prediktor terhadap prediksi dari hasil analisis regresi yang dilakukan, dihitung berdasarkan rumus :

$$SR\%X1 = (b_1\Sigma x_1y / JK_{reg}) \times 100\%$$

Dimana :

$SR\%X1$ = Sumbangan Relatif Prediktor X1

$b_1\Sigma x_1y$ = nilai sumbangan prediktor X1 sebagai bagian dari jumlah kuadrat regresinya

JK_{reg} = jumlah kuadrat regresinya (*Regression Sum of Squares*)

(Sutrisno Hadi, 1992: 42).

Berdasarkan output SPSS yang dihasilkan dapat diketahui bahwa nilai Jumlah Kuadrat Total (JK_{tot}) / *Total Sum of Squares* merupakan penjumlahan antara nilai

Jumlah Kuadrat Regresi (*JKreg*)/*Regression Sum of Squares* dan Jumlah Kuadrat Residu (*JKres*)/*Residual Sum of Squares*. Adapun nilai Jumlah Kuadrat Regresi (*JKreg*)/*Regression Sum of Squares* sendiri tersusun dari harga sumbangan tiap komponen prediktornya ($JK_{reg} = b_1 \sum x_1 y + b_2 \sum x_2 y$) (Sutrisno Hadi, 1992: 42). Adapun nilai $b_1 \sum x_1 y$ diperoleh dengan rumus :

$$b_1 \sum x_1 y = \sum X_1 Y - ((\sum X_1) \times (\sum Y) / N).$$

Dimana :

$b_1 \sum x_1 y$ = nilai sumbangan prediktor X1 sebagai bagian dari jumlah kuadrat regresinya
 N = jumlah responden (Sutrisno Hadi, 1992: 23).

Kemudian informasi mengenai sumbangan tiap prediktor terhadap keseluruhan efektifitas prediksi dalam regresi diketahui dengan menghitung Sumbangan Efektifnya. Dimana nilai sumbangan efektif dihitung berdasarkan nilai efektifitas regresinya yang dicerminkan dalam perbandingan antara Jumlah Kuadrat Regresi (*JKreg*)/*Regression Sum of Squares* terhadap Jumlah Kuadrat Total (*JKtot*)/*Total Sum of Squares*. Dalam output SPSS efektifitas garis regresi tersebut dapat secara langsung diperoleh dengan melihat nilai R^2 atau koefisien determinasinya. Sehingga sumbangan efektif dalam persen atau SE% tiap prediktor dapat dihitung dengan rumus :

$$SE\% X_1 = SR\% X_1 \times R^2$$

Dimana :

SE% X1 = Sumbangan Efektif Prediktor X1
 SR% X1 = Sumbangan Relatif Prediktor X1
 R^2 = koefisien determinasi
 (Sutrisno Hadi, 1992: 42).

Disamping itu, Gujarati menyatakan asumsi utama yang mendasari model regresi linear klasik dengan menggunakan model *Ordinary Least Square* adalah :

- (1) Model regresi adalah linear, yang artinya model regresi linear berada dalam parameter seperti dalam persamaan $Y_i = b_1 + b_2 X_i + u_i$;
- (2) Nilai X diasumsikan non-stokastik, artinya nilai X dianggap tetap dalam sampel yang berulang;
- (3) Nilai rata-rata kesalahan adalah nol, atau $E(u_i/X_i) = 0$;
- (4) Homoskedastisitas, artinya variance kesalahan sama untuk setiap periode dimana model regresi memiliki sebaran yang sama/merata, yang dinyatakan dalam bentuk matematis : $Var (u_i/X_i) = \sigma^2$;
- (5) Tidak ada autokorelasi antar kesalahan (antara u_i dan u_j tidak ada korelasi) atau secara matematis : $Cov (u_i, u_j/X_i, X_j) = 0$;
- (6) Antara u_i dan X_i saling bebas, sehingga $Cov (u_i/X_i) = 0$;
- (7) Jumlah observasi (N) harus lebih besar daripada jumlah parameter yang diestimasi (jumlah variabel bebas);
- (8) Adanya variabilitas dalam nilai X, artinya nilai X harus berbeda;
- (9) Model regresi telah dispesifikasi secara benar, dengan kata lain tidak ada bias/kesalahan spesifikasi dalam model yang digunakan dalam analisa empirik;
- (10) Tidak ada multikolonieritas yang sempurna antar variabel bebas (dalam Ghazali, 2006: 86). Sehingga sebelum dilakukan analisis regresi terhadap data penelitian yang telah dikumpulkan maka dilakukan pengujian terlebih dahulu (uji asumsi klasik) guna melihat apakah model yang akan dibuat memenuhi asumsi persyaratan dasar regresi diatas.