

BAB III

ANALISIS DAN INTERPRETASI HASIL PENELITIAN

3.1. Uji Validitas dan Reliabilitas Instrumen Penelitian

Uji validitas digunakan untuk mengukur sah atau valid tidaknya suatu kuesioner. Suatu kuesioner dikatakan valid jika pertanyaan pada kuesioner mampu untuk mengungkapkan sesuatu yang akan diukur oleh kuesioner tersebut. Jadi validitas ingin mengukur apakah pertanyaan dalam kuesioner yang sudah kita buat betul-betul dapat mengukur apa yang hendak kita ukur (Ghozali, 2002 : 49).

Realibilitas adalah alat untuk mengukur suatu kuesioner yang merupakan indikator dari variabel atau konstruk. Dengan kata lain, suatu kuesioner dikatakan reliabel atau handal jika jawaban seseorang terhadap pernyataan adalah konsisten atau stabil dari waktu ke waktu (Ghozali, 2002 : 45).

Untuk mengetahui validitas butir/item pertanyaan dilakukan analisis reliabilitas yaitu untuk menguji validitas butir pertanyaan serta reliabilitas dari variabel Intensitas Kampanye Cara Berkendara dengan Selamat (*safety riding*), Tingkat Kemampuan Kognitif dan Tingkat Perilaku Berkendara dengan Selamat. Adapun langkah-langkah proses faktor analisis adalah sebagai berikut:

3.1.1. Uji Try Out I

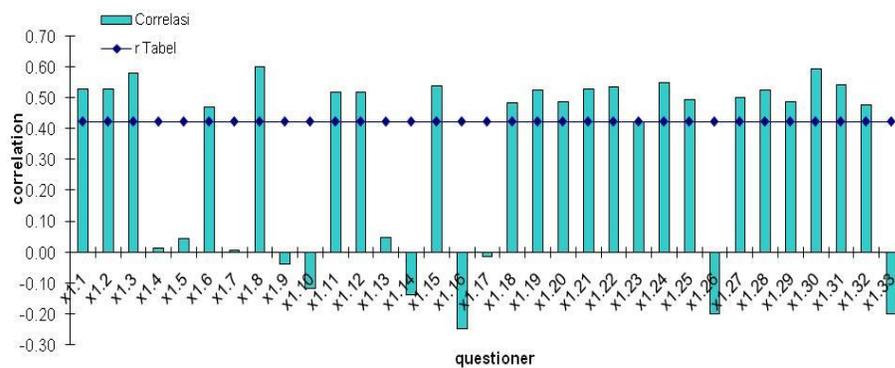
Pada uji Try Out I pengujian validitas dan reliabilitas dilakukan dengan bantuan komputer menggunakan program SPSS for Windows Versi 16.0. Dalam penelitian ini pengujian dilakukan terhadap 36 responden. Arikunto menyatakan bahwa jumlah responden untuk uji coba disyaratkan minimal 30 orang dimana dengan jumlah

minimal ini, distribusi skor/nilai akan lebih mendekati kurva normal (dalam Umar, 2002:105).

3.1.1.1. Uji Validitas

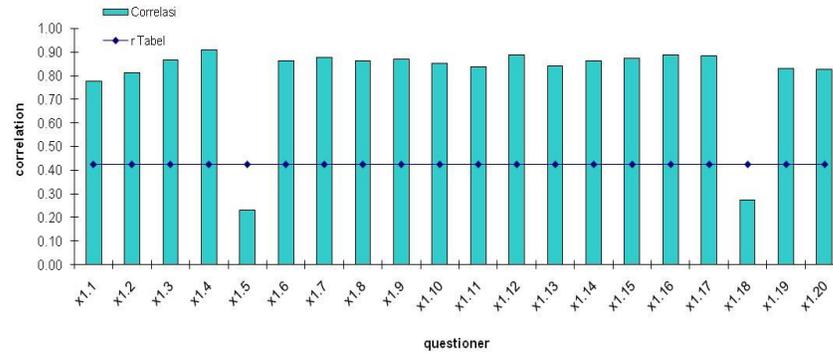
Dari hasil uji reliabilitas dengan menggunakan SPSS dapat diketahui pula validitas tiap-tiap item pertanyaan yang mewakili indikator penelitian. Dimana dengan melihat nilai Corrected Item Total Corelation dimana pada tiap item pertanyaan yang memiliki nilai negatif atau nilai korelasinya lebih kecil nilai r tabel maka dapat dikatakan tidak valid (detail hasil uji validitas dan reliabilitas dapat dilihat pada lampiran 13). Sehingga dari hasil pengolahan SPSS dapat dilihat sebagai berikut :

Gambar 3.1
Korelasi Tiap Item Pertanyaan Variabel X1 pada Tryout I



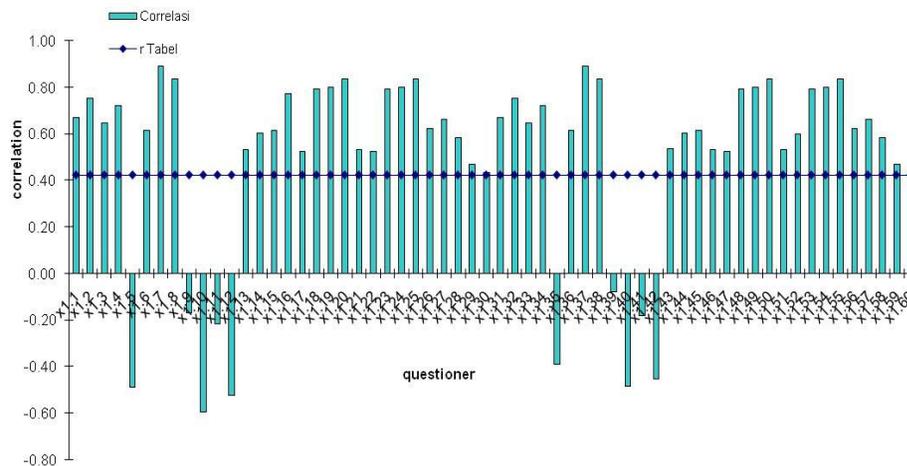
Dari hasil out put SPSS pada gambar di atas terlihat bahwa korelasi antara masing-masing item pertanyaan dari variabel Intensitas Kampanye Cara Berkendara dengan Selamat (1 sampai dengan 33) terhadap skor total menunjukkan banyak hasil yang tidak signifikan yaitu pada item pertanyaan 4,5,7,9,10,13,14,16,17,23,26 dan 33.

Gambar 3.2
Korelasi Tiap Item Pertanyaan Variabel X2 pada Tryout I



Dari hasil out put SPSS pada gambar di atas terlihat bahwa korelasi antara masing-masing item pertanyaan dari variabel Tingkat Kemampuan Kognitif (1 sampai dengan 20) terhadap skor total menunjukkan hasil yang signifikan kecuali item pertanyaan nomor 5 dan 18.

Gambar 3.3
Korelasi Tiap Item Pertanyaan Variabel Y pada Tryout I



Dari hasil out put SPSS pada gambar di atas terlihat bahwa korelasi antara masing-masing item pertanyaan dari variabel Tingkat Perilaku Berkendara dengan

Selamat (1 sampai dengan 60) terhadap skor total menunjukkan hasil yang signifikan kecuali item pertanyaan nomor 5,9,10,11,12,25,29,30,31 dan 32.

3.1.1.2. Uji Reliabilitas

Pengukuran reliabilitas dilakukan dengan cara *One Shot* atau pengukuran sekali saja yang dilakukan dengan menggunakan program SPSS pada analisis Skala. Dimana reliabilitas diukur dengan uji statistik Cronbach Alpha (α), dengan batasan suatu variabel dikatakan reliabel jika nilai Cronbach Alpha > 0.60 .

Hasil pengukuran Cronbach Alpha dapat dilihat pada tabel di bawah ini, dimana data detail hasil out put SPSS dapat dilihat pada lampiran 13. Dari data tersebut dapat disimpulkan bahwa variabel intensitas Kampanye Cara Berkendara dengan Selamat (*safety riding*), Tingkat Kemampuan Kognitif dan Tingkat Perilaku Berkendara dengan Selamat dapat dikatakan **reliabel**, karena nilai Cronbach Alpha > 0.60 . Namun banyak sekali item pertanyaan yang dihilangkan sehingga pengukuran yang dilakukan tidak konsisten dan tidak berkesinambungan antara variabel independen dan dependennya sehingga perlu dilakukan tryout item pertanyaan yang lebih baik.

Tabel 3.1
Hasil uji Reliabilitas Tryout I

Variabel	Cronbach Alpha	Batasan	Reliabilitas
Intensitas Kampanye Cara Berkendara dengan Selamat (<i>safety riding</i>)	0.890	0.60	Reliabel
Tingkat Kemampuan Kognitif	0.979	0.60	Reliabel
Tingkat Perilaku Berkendara dengan Selamat	0.976	0.60	Reliabel

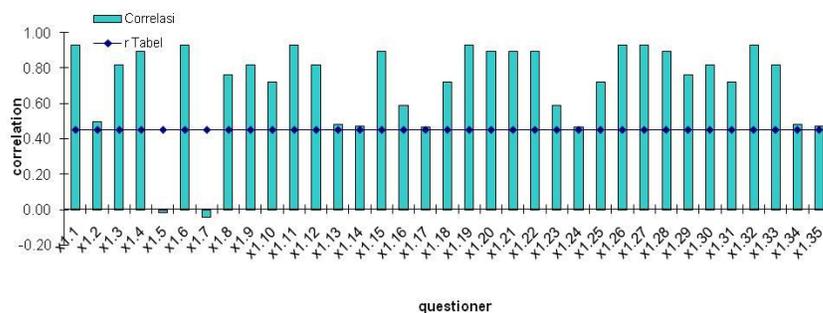
3.1.1. Uji Try Out II

Pada uji Try Out II pengujian validitas dan reliabilitas dilakukan dengan bantuan komputer menggunakan program SPSS for Windows Versi 16.0. Dalam tryout ini pengujian dilakukan terhadap 32 responden dengan menggunakan item pertanyaan yang telah diperbaiki.

3.1.2.1. Uji Validitas

Untuk menguji apakah masing-masing indikator pada tiap variabel Intensitas Kampanye Cara Berkendara dengan Selamat (*safety riding*), Tingkat Kemampuan Kognitif dan Tingkat Perilaku Berkendara dengan Selamat valid atau tidak, maka dilakukan uji validitas dengan melakukan korelasi bivariate antara masing-masing skor indikator dengan skor total. Pengujian dilakukan dengan menggunakan *Pearson Correlation*, dengan rekapitulasi hasilnya sebagai berikut (detil hasil pengujian dengan SPSS terdapat pada lampiran 14) :

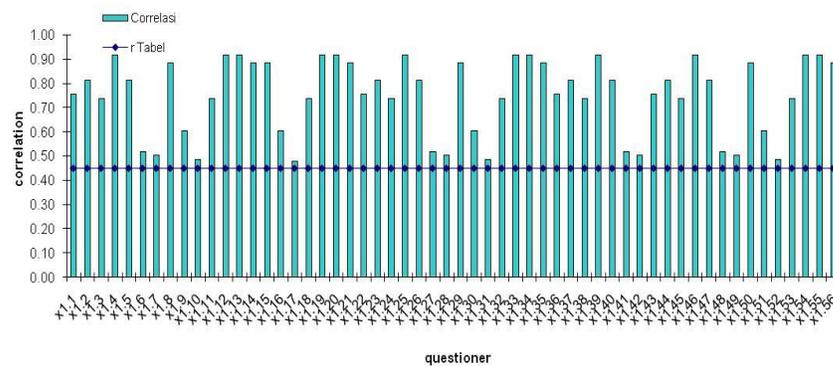
Gambar 3.4
Korelasi Tiap Item Pertanyaan Variabel X1 pada Tryout II



Dari hasil out put SPSS pada gambar di atas terlihat bahwa korelasi antara masing-masing item pertanyaan dari variabel Intensitas Kampanye Cara Berkendara

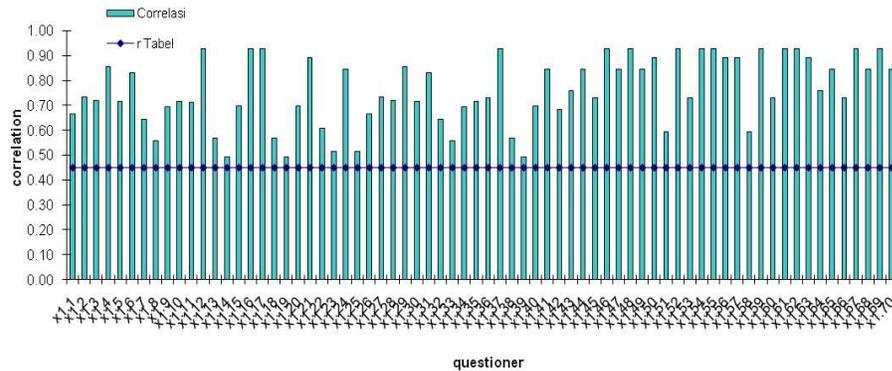
dengan Selamat (1 sampai dengan 35) terhadap skor total menunjukkan hasil yang signifikan kecuali pada item pertanyaan 5 dan 7. Jadi dapat disimpulkan bahwa masing-masing indikator pertanyaan pada variabel Intensitas Kampanye Cara Berkendara dengan Selamat (*safety riding*) dengan menghilangkan item pertanyaan nomor 5 dan 7 adalah **valid**, sehingga pertanyaan-pertanyaan yang digunakan dalam penelitian betul-betul dapat mengukur apa yang hendak kita ukur.

Gambar 3.5
Korelasi Tiap Item Pertanyaan Variabel X2 pada Tryout II



Dari hasil out put SPSS pada gambar di atas terlihat bahwa korelasi antara masing-masing item pertanyaan dari variabel Tingkat Kemampuan Kognitif (1 sampai dengan 56) terhadap skor total menunjukkan hasil yang signifikan. Jadi dapat disimpulkan bahwa masing-masing indikator pertanyaan pada variabel Tingkat Kemampuan Kognitif adalah **valid**, sehingga pertanyaan-pertanyaan yang digunakan dalam penelitian betul-betul dapat mengukur apa yang hendak kita ukur.

Gambar 3.6
Korelasi Tiap Item Pertanyaan Variabel Y pada Tryout II



Dari hasil out put SPSS pada gambar di atas terlihat bahwa korelasi antara masing-masing item pertanyaan dari variabel Tingkat Perilaku Berkendara dengan Selamat (1 sampai dengan 70) terhadap skor total menunjukkan hasil yang signifikan. Jadi dapat disimpulkan bahwa masing-masing indikator pertanyaan pada variabel Tingkat Perilaku Berkendara dengan Selamat adalah **valid**, sehingga pertanyaan-pertanyaan yang digunakan dalam penelitian betul-betul dapat mengukur apa yang hendak kita ukur.

3.1.2.2. Uji Reliabilitas

Hasil pengukuran Cronbach Alpha dapat dilihat pada tabel 3.2 di bawah ini, dimana data detail hasil out put SPSS dapat dilihat pada lampiran 14.

Tabel 3.2
Hasil uji Reliabilitas Tryout II

Variabel	Cronbach Alpha	Batasan	Reliabilitas
Intensitas Kampanye Cara Berkendara dengan Selamat (<i>safety riding</i>)	0.760	0.60	Reliabel
Tingkat Kemampuan Kognitif	0.755	0.60	Reliabel
Tingkat Perilaku Berkendara dengan Selamat	0.754	0.60	Reliabel

Dari data tersebut di atas dapat disimpulkan bahwa variabel intensitas Kampanye Cara Berkendara dengan Selamat (*safety riding*), Tingkat Kemampuan Kognitif dan Tingkat Perilaku Berkendara dengan Selamat dapat dikatakan **reliabel**, karena nilai Cronbach Alpha > 0.60.

3.2. Analisis Deskriptif

3.2.1. Karakteristik Responden

3.2.1.1. Umur

Tabel di bawah ini menunjukkan bahwa umur responden penelitian yang dominan adalah umur 16 tahun sebanyak 74 orang (77.9%) sedangkan yang paling sedikit adalah pelajar yang berumur 15 tahun sebanyak 2 orang (2.1%). Hal ini menunjukkan bahwa sebagian besar dari responden adalah usia pra kepemilikan Surat Izin Berkendara.

Tabel 3.3
Distribusi responden menurut umur.

No.	Kelompok Umur (Tahun)	Jumlah	Prosentase
1.	15	2	2.1
2.	16	74	77.9
3.	17	17	17.9
4.	18	2	2.1
Jumlah		95	100

3.2.1.2. Jenis Kelamin

Dari hasil pengumpulan data, maka dapat dijelaskan bahwa jenis kelamin responden penelitian adalah laki-laki sebanyak 45 orang (47.4%), sedangkan perempuan sebanyak 50 orang (52.6%). Gambaran selengkapnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 3.4
Distribusi responden menurut jenis kelamin.

No.	Jenis Kelamin	Jumlah	Prosentase
1.	Laki-laki	45	47.4
2.	Perempuan	50	52.6
Jumlah		95	100

3.2.1.3. Kepemilikan SIM

Tabel di bawah ini menunjukkan bahwa jumlah kepemilikan SIM pada responden sebanyak 14 orang dari 19 anak yang sudah memenuhi syarat wajib untuk memiliki SIM atau sekitar 73.7% dari keseluruhan siswa yang berusia di atas 17 tahun.

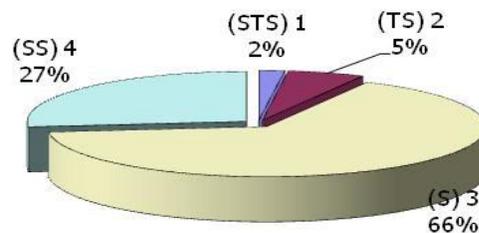
Tabel 3.5
Distribusi responden menurut kepemilikan SIM.

No.	Kelompok Umur (Tahun)	Jumlah Anak	Jumlah SIM
1.	15	2	0
2.	16	74	0
3.	17	17	13
4.	18	2	1
Jumlah		95	14

3.2.2. Variabel Intensitas Kampanye Cara Berkendara dengan Selamat (X1)

Variabel Intensitas Kampanye Cara Berkendara dengan Selamat (*safety riding*) diukur berdasarkan dimensi Kredibilitas Sumber Pesan dan Kejelasan Pesan (detail rincian tabel pada lampiran 10). Adapun gambaran hasil analisisnya adalah sebagai berikut :

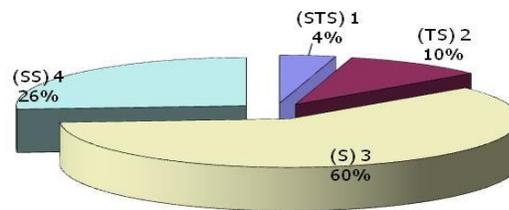
Gambar 3.7
Proporsi Pernyataan Responden
pada Dimensi Kredibilitas Sumber Pesan



Dari gambar di atas menunjukkan bahwa sebagian besar jawaban responden terhadap dimensi kredibilitas sumber pesan adalah setuju, dengan prosentase rata-rata sebesar 66%. Sedangkan 27% dari jawaban responden menyatakan sangat setuju dan

hanya 7% jawaban responden merasa tidak setuju atas pernyataan kredibilitas dari sumber pesan. Ini berarti bahwa kredibilitas sumber pesan tergolong tinggi.

Gambar 3.8
Proporsi Pernyataan Responden
pada Dimensi Kejelasan Pesan



Dari gambar di atas menunjukkan bahwa sebagian besar jawaban responden terhadap pernyataan dimensi kejelasan pesan adalah setuju, dengan prosentase rata-rata sebesar 60%. Sedangkan 26% dari jawaban responden menyatakan sangat setuju dan hanya 14% jawaban responden lainnya merasa tidak setuju terkait dengan pernyataan bahwa pesan yang disampaikan dalam kampanye cara berkendara dengan selamat (*safety riding*) dapat diperhatikan dengan jelas dan dimengerti. Ini berarti bahwa kejelasan pesan yang disampaikan tergolong baik.

Sehingga dari kedua dimensi di atas maka tanggapan responden terhadap Variabel Intensitas Kampanye Cara Berkendara dengan Selamat (*safety riding*) secara keseluruhan dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 3.6
Tanggapan Responden terhadap Variabel X1

DIMENSI		Skor 1	Skor 2	Skor 3	Skor 4	Total
Kredibilitas Sumber Pesan	Frequency	2	5	62	25	95
	Percent (%)	2%	6%	66%	27%	100%
Kejelasan Pesan	Frequency	4	9	57	25	95
	Percent (%)	4%	10%	60%	26%	100%
Rata-Rata	Frequency	3	7	60	25	95
	Percent (%)	3%	8%	63%	26%	100%

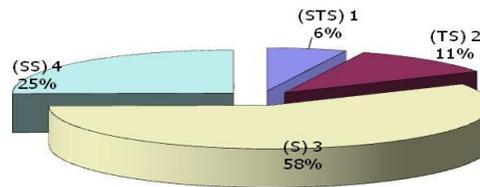
Dari tabel di atas menunjukkan bahwa jawaban responden terhadap Variabel Intensitas Kampanye Cara Berkendara dengan Selamat (*safety riding*) didominasi pernyataan yang memiliki skor 3, dengan prosentase rata-rata sebesar 63%. Dan hanya 3% jawaban yang memiliki nilai jawaban yang sangat rendah (skor = 1) terkait dengan pernyataan tersebut. Ini berarti bahwa rata-rata Intensitas Kampanye Cara Berkendara dengan Selamat (*safety riding*) yang diterima pelajar tergolong tinggi.

3.2.3. Variabel Tingkat Kemampuan Kognitif (X2)

Variabel Tingkat Kemampuan Kognitif diukur berdasarkan dimensi Persepsi dan Keyakinan pelajar tentang *safety riding* (detail rincian tabel pada lampiran 11).

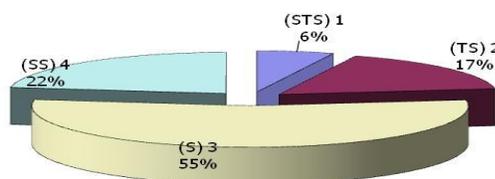
Adapun gambaran hasil analisisnya adalah sebagai berikut :

Gambar 3.9
Proporsi Pernyataan Responden pada Dimensi Persepsi



Dari gambar di atas menunjukkan bahwa sebagian besar jawaban responden yang menyatakan bahwa pengetahuan tentang cara berkendara dengan selamat (*safety riding*) adalah penting dan menginterpretasikan/mengartikan bahwa perilaku cara berkendara dengan selamat (*safety riding*) adalah aman, dengan prosentase rata-rata sebesar 58%. Dan hanya sebagian kecil saja pernyataan yang berkaitan dengan cara berkendara dengan selamat (*safety riding*) dianggap tidak penting dan sangat beresiko yaitu sebesar 6%. Ini berarti bahwa persepsi pelajar tentang *safety riding* tergolong tinggi/baik.

Gambar 3.10
Proporsi Pernyataan Responden pada Dimensi Keyakinan



Dari gambar di atas menunjukkan bahwa sebagian besar jawaban responden terhadap keyakinan bahwa cara berkendara dengan selamat (*safety riding*) dapat mengurangi resiko kecelakaan serta konfirmasi keyakinan mereka untuk mampu melakukan cara berkendara dengan selamat (*safety riding*) adalah setuju, dengan

prosentase rata-rata sebesar 55%. Dan hanya 6% jawaban responden adalah sangat tidak setuju terkait dengan pernyataan tersebut. Ini berarti bahwa keyakinan pelajar akan cara berkendara dengan selamat (*safety riding*) tergolong tinggi/baik.

Sehingga dari kedua dimensi di atas maka tanggapan responden terhadap Variabel Tingkat Kemampuan Kognitif secara keseluruhan dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 3.7
Tanggapan Responden terhadap Variabel X2

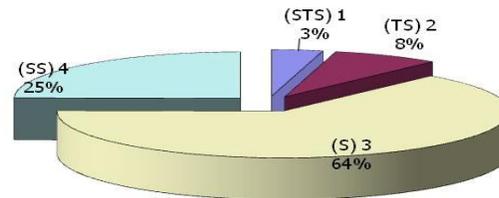
DIMENSI		Skor 1	Skor 2	Skor 3	Skor 4	Total
Persepsi	Frequency	6	10	55	24	95
	Percent (%)	6%	11%	58%	25%	100%
Keyakinan	Frequency	5	16	52	21	95
	Percent (%)	6%	17%	55%	23%	100%
Rata-Rata	Frequency	5	13	54	23	95
	Percent (%)	6%	14%	56%	24%	100%

Dari tabel di atas menunjukkan bahwa pernyataan jawaban responden terhadap Variabel Tingkat Kemampuan Kognitif adalah dominan pada nilai jawaban 3, dengan prosentase rata-rata sebesar 56%. Dan hanya 6% jawaban yang memiliki nilai jawaban yang sangat rendah (skor = 1) terkait dengan pernyataan tersebut. Ini berarti bahwa rata-rata Tingkat Kemampuan Kognitif responden tergolong tinggi.

3.2.4. Variabel Tingkat Perilaku Berkendara dengan Selamat (Y)

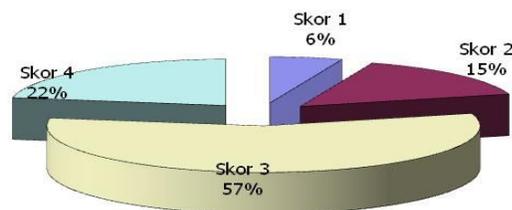
Variabel Tingkat Perilaku Berkendara dengan Selamat diukur berdasarkan dimensi Kemauan/intensi dan Kebiasaan (detail rincian tabel pada lampiran 12). Adapun gambaran hasil analisisnya adalah sebagai berikut :

Gambar 3.11
Proporsi Pernyataan Responden
pada Dimensi Kemauan



Dari gambar di atas menunjukkan bahwa sebagian besar jawaban responden terhadap dimensi kemauan/intensi adalah setuju, dengan prosentase sebesar 64%. Dan hanya 3% jawaban responden menyatakan sangat tidak setuju terkait dengan pernyataan tersebut. Ini berarti bahwa kemauan untuk berperilaku berkendara dengan selamat pada pelajar tergolong tinggi.

Gambar 3.12
Proporsi Pernyataan Responden
pada Dimensi Kebiasaan Berkendara



Dari gambar di atas menunjukkan bahwa sebagian besar jawaban responden terhadap dimensi kebiasaan berkendara dengan selamat adalah memiliki skor 3 yang ditandai dengan frekuensi melakukan cara berkendara dengan selamat (*safety riding*) yang sering dengan durasi yang cukup lama, dengan prosentase rata-rata sebesar 57%. Dan hanya 6% dari jawaban responden memiliki skor yang sangat rendah (skor = 1)

terkait dengan pernyataan tersebut. Ini berarti bahwa kebiasaan berkendara sebagian besar pelajar dapat dikategorikan tinggi/baik.

Sehingga dari kedua dimensi di atas maka tanggapan responden terhadap Variabel Tingkat Perilaku Berkendara dengan Selamat secara keseluruhan dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 3.8
Tanggapan Responden terhadap Variabel Y

DIMENSI		Skor 1	Skor 2	Skor 3	Skor 4	Total
Kemauan	Frequency	3	7	61	24	95
	Percent (%)	4%	8%	64%	25%	100%
Kebiasaan	Frequency	5	15	54	21	95
	Percent (%)	5%	15%	57%	22%	100%
Rata-Rata	Frequency	4	11	57	22	95
	Percent (%)	5%	11%	60%	24%	100%

Dari tabel di atas menunjukkan bahwa sebagian besar jawaban responden terhadap Variabel Tingkat Perilaku Berkendara dengan Selamat memiliki skor 3 yang dapat dikategorikan tinggi/cukup baik, dengan prosentase rata-rata sebesar 60%. Dan hanya 5% dari jawaban responden memiliki skor yang sangat rendah (skor = 1) yang dapat dikategorikan beresiko. Ini berarti bahwa Tingkat Perilaku Berkendara dengan Selamat pelajar dapat dikategorikan tinggi/cukup baik.

3.3. Analisa Tabulasi Silang/Crosstab

Dengan menggunakan analisa tabulasi silang dapat dilihat asosiasi diantara variabel dalam penelitian. Adapun hasil analisa tabulasi silang diantara variabel penelitian dapat dilihat pada tabel berikut ini :

Tabel 3.9
Tabulasi Silang Variabel
Tingkat Perilaku Berkendara dengan Selamat – Jenis kelamin

Sex/Perilaku Berkendara dengan Selamat		Rendah	Sedang	Tinggi	Total
Perempuan	Frequency	2	25	23	50
	Percent (%)	4%	50%	46%	100%
Laki-Laki	Frequency	14	29	2	45
	Percent (%)	31%	64%	4%	100%
Total	Frequency	16	54	25	95
	Percent (%)	17%	57%	26%	100%

Dari tabel di atas dapat diketahui bahwa hubungan diantara jenis kelamin dan tingkat perilaku berkendara dengan selamat para pelajar sebagian besar berada pada tingkatan sedang, dimana prosentase pelajar laki-laki hampir sama dengan pelajar perempuan. Walaupun untuk tingkat perilaku berkendara dengan selamat yang dikategorikan rendah prosentase pelajar laki-laki lebih dominan dibandingkan pelajar perempuan.

Tabel 3.10
Tabulasi Silang Variabel Intensitas Kampanye Cara Berkendara dengan
Selamat – Tingkat Perilaku Berkendara dengan Selamat

Kampanye/Perilaku Berkendara dengan Selamat		Rendah	Sedang	Tinggi	Total
Rendah	Frequency	14	0	0	14
	Percent (%)	100%	0%	0%	100%
Sedang	Frequency	2	54	0	56
	Percent (%)	4%	96%	0%	100%
Tinggi	Frequency	0	0	25	25
	Percent (%)	0%	0%	100%	100%
Total	Frequency	16	54	25	95
	Percent (%)	17%	57%	26%	100%

Dari tabel di atas dapat diketahui bahwa hubungan diantara intensitas kampanye cara berkendara dengan selamat (*safety riding*) dan Tingkat Perilaku Berkendara dengan selamat para pelajar sebagian besar berada pada tingkatan sedang.

Disamping itu, dapat di simpulkan pula bahwa semua pelajar yang memiliki intensitas kampanye cara berkendara dengan selamat (*safety riding*) yang rendah memiliki tingkat perilaku berkendara dengan selamat yang rendah pula. Sedangkan semua pelajar yang memiliki intensitas kampanye cara berkendara dengan selamat (*safety riding*) yang tinggi memiliki tingkat perilaku berkendara dengan selamat yang tinggi pula. Sehingga dapat disimpulkan bahwa intensitas kampanye cara berkendara dengan selamat (*safety riding*) memiliki hubungan positif dengan Tingkat Perilaku Berkendara dengan Selamat para pelajar.

Tabel 3.11
Tabulasi Silang Variabel Tingkat Kemampuan Kognitif–Tingkat Perilaku Berkendara dengan Selamat

Kognitif/Perilaku Berkendara dengan Selamat		Rendah	Sedang	Tinggi	Total
Rendah	Frequency	9	0	0	9
	Percent (%)	100%	0%	0%	100%
Sedang	Frequency	7	41	0	48
	Percent (%)	15%	85%	0%	100%
Tinggi	Frequency	0	13	25	38
	Percent (%)	0%	34%	66%	100%
Total	Frequency	16	54	25	95
	Percent (%)	17%	57%	26%	100%

Dari tabel di atas dapat diketahui bahwa hubungan diantara Tingkat Kemampuan Kognitif dan Tingkat Perilaku Berkendara dengan selamat para pelajar sebagian besar berada pada tingkatan sedang. Disamping itu, dapat di simpulkan pula bahwa semua pelajar yang memiliki Tingkat Kemampuan Kognitif yang rendah memiliki tingkat perilaku berkendara dengan selamat yang rendah pula. Walaupun terdapat pula pelajar dengan Tingkat kemampuan kognitif yang sedang memiliki tingkat perilaku berkendara dengan selamat yang rendah. Sedangkan semua pelajar yang memiliki Tingkat Kemampuan Kognitif yang tinggi memiliki tingkat perilaku

berkendara dengan selamat yang tinggi pula. Sehingga dapat disimpulkan bahwa Tingkat Kemampuan Kognitif pelajar memiliki hubungan positif dengan Tingkat Perilaku Berkendara dengan Selamat para pelajar.

Tabel 3.12
Tabulasi Silang Variabel Intensitas Kampanye Cara Berkendara dengan Selamat – Tingkat Kemampuan Kognitif

Intensitas Kampanye/Tingkat Kemampuan Kognitif		Rendah	Sedang	Tinggi	Total
Rendah	Frequency	9	5	0	14
	Percent (%)	64%	36%	0%	100%
Sedang	Frequency	0	43	13	56
	Percent (%)	0%	77%	23%	100%
Tinggi	Frequency	0	0	25	25
	Percent (%)	0%	0%	100%	100%
Total	Frequency	9	48	38	95
	Percent (%)	9%	51%	40%	100%

Dari tabel di atas dapat diketahui bahwa tidak ada pelajar yang memiliki skor intensitas kampanye cara berkendara dengan selamat (*safety riding*) yang rendah memiliki tingkat kemampuan kognitif yang tinggi. Sedangkan pelajar yang memiliki intensitas kampanye cara berkendara dengan selamat (*safety riding*) yang tinggi seluruhnya memiliki kemampuan kognitif yang tinggi pula. Sehingga dapat disimpulkan bahwa Intensitas Kampanye cara berkendara dengan selamat (*safety riding*) memiliki hubungan positif dengan Tingkat Kemampuan Kognitif pelajar.

3.4. Uji Asumsi Klasik

Analisis regresi bertujuan untuk mengukur kekuatan hubungan diantara tiap variabel serta arah hubungan diantara variabel dependen dengan 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.

Gujarati menyatakan asumsi utama yang mendasari model regresi linear klasik dengan menggunakan model *Ordinary Least Square* (dalam Ghazali, 2006: 86) 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.

Sehingga sebelum dilakukan analisis regresi terhadap data penelitian yang telah dikumpulkan maka dilakukan pengujian terlebih dahulu guna melihat apakah model yang akan dibuat memenuhi asumsi persyaratan dasar regresi diatas (detail

output hasil uji asumsi klasik dapat dilihat pada lampiran 8). Adapun hasil pengujian yang telah dilakukan sebagaimana di bawah ini.

3.4.1. Uji Multikolinearitas

Uji *multikolonieritas* bertujuan untuk menguji apakah model regresi ditemukan adanya korelasi antar variabel bebas (*independen*). Model regresi yang baik seharusnya tidak terjadi korelasi diantara variabel independen. Jika variabel independen saling berkorelasi maka variabel-variabel tersebut tidak ortogonal. Dimana variabel ortogonal adalah variabel independen yang nilai korelasi antar sesama variabel independen sama dengan nol. Adapun keberadaan *multikolonieritas* didalam suatu model regresi dapat dideteksi apabila output ujinya memiliki ciri-ciri :

- (1) Jika terdapat korelasi antar variabel independen yang nilainya lebih dari 95%; atau
- (2) Jika nilai *Tolerance* $\leq 0,10$ atau; (3) Jika nilai *Variance Inflation factor* (VIF) ≥ 10 (Ghozali, 2006: 95-96). Nilai *tolerance* dan VIF menunjukkan bagaimana setiap variabel independen dijelaskan oleh variabel indenden lainnya. Dimana setiap variabel independen akan diperlakukan sebagai variabel dependen dan diregres terhadap variabel independen lainnya. Sedangkan nilai *tolerance* mengukur sejauh mana variabel independen yang terpilih tidak dijelaskan oleh variabel independen lainnya. Dimana nilai *tolerance* yang rendah sama dengan nilai VIF yang tinggi (VIF= 1/Tolerance).

Dari hasil uji multikolonieritas dapat diketahui besaran korelasi dan Varian Inflation Faktor (VIF) dengan data sesuai tabel berikut :

Tabel 3.13
Hasil Uji Multikolonieritas

Model			x2	x1
1	Correlations	x2	1.000	-.929
		x1	-.929	1.000
	Covariances	x2	.003	-.005
		x1	-.005	.009

a. Dependent Variable: y

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	-12.749	3.563		-3.578	.001		
	x1	1.842	.093	.832	19.882	.000	.136	7.336
	x2	.221	.056	.166	3.973	.000	.136	7.336

a. Dependent Variable: y

Dari tabel di atas dapat diketahui bahwa korelasi antar variabel adalah $-0,929$ atau $-92,9\%$. Namun karena korelasi masih di bawah 95% , sehingga dapat dikatakan **tidak terjadi multikolonieritas yang serius**. Hasil perhitungan Tolerance juga menunjukkan tidak ada variabel independen yang memiliki nilai Tolerance kurang dari $0,10$ yang berarti tidak ada korelasi antar variabel independen yang nilainya lebih dari 95% .

Disamping itu, hasil perhitungan nilai Variance Inflation Factor (VIF) juga menunjukkan hal yang sama dimana tidak ada satu variabel independen yang memiliki nilai VIF lebih dari 10 . Jadi dapat disimpulkan bahwa **tidak ada multikolonieritas antar variabel independen dalam model regresi**.

3.4.2. Uji Autokorelasi

Uji *Autokorelasi* bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi linear terdapat korelasi antara kesalahan pengganggu pada periode t dengan kesalahan pengganggu pada periode $t-1$ (sebelumnya). *Autokorelasi* muncul karena observasi yang berurutan sepanjang waktu berkaitan satu sama lainnya. Masalah tersebut timbul karena residual/kesalahan pengganggu tidak bebas dari satu observasi ke observasi lainnya. Hal tersebut sering ditemukan pada data runtut waktu/time series. Model regresi yang baik adalah regresi yang bebas dari *autokorelasi*, dimana salah satu cara mendeteksi adanya *autokorelasi* adalah dengan melihat nilai *Durbin Watson* pada output uji yang dibandingkan dengan nilai tabel pada nilai signifikansi 5%, jumlah data penelitian serta jumlah variabel independennya. Dengan ketentuan $du < d$ hitung $< 4-du$ (Ghozali, 2006: 100).

Pengujian *Autokorelasi* dilakukan dengan menggunakan Uji *Durbin-Watson* pada program SPSS.16, dimana hasil outputnya adalah sebagai berikut :

Tabel 3.14
Hasil Uji Autokorelasi Durbin-Watson

Model Summary ^b					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.989 ^a	.978	.978	4.752	2.011

a. Predictors: (Constant), x2, x1

b. Dependent Variable: y

Dari tabel di atas dapat diketahui bahwa Nilai *Durbin Watson* yang diperoleh sebesar 2.011, nilai tersebut akan dibandingkan dengan nilai tabel dengan

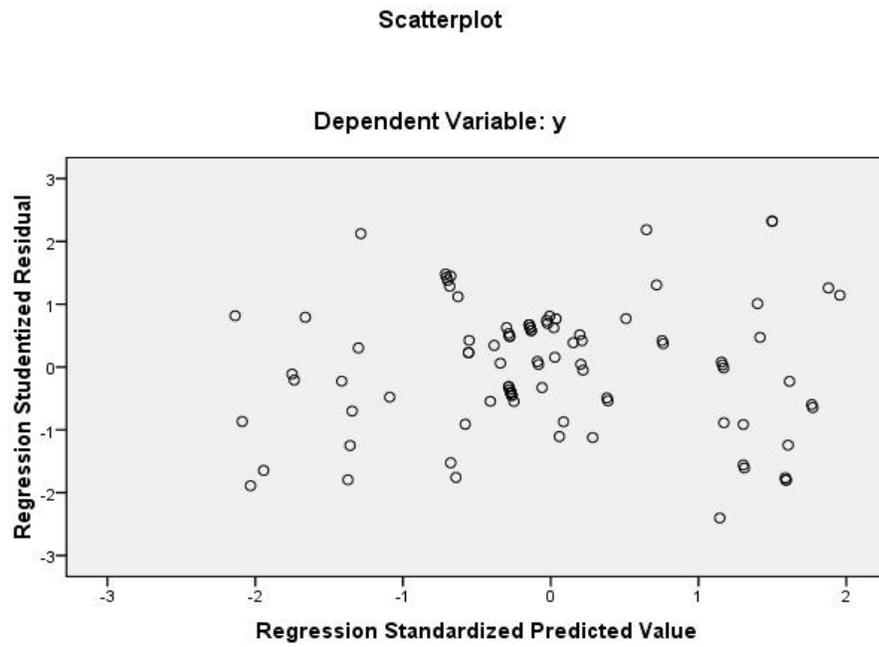
menggunakan nilai signifikansi 5%, jumlah data $n=95$ dan jumlah variabel independen 2 ($k=2$), yang didapatkan nilai $dL=1.623$ dan $du=1.709$.

Oleh karena nilai DW 2.011 lebih besar dari batas atas (du) 1.709 dan kurang dari 4-1.709 atau 2.291. Maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat *autokorelasi* yang sesuai dengan kondisi $d_U < d < 4 - d_U$.

3.4.3. Uji Heteroskedastisitas

Uji *heteroskedastisitas* bertujuan menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan variance dari residual satu pengamatan ke pengamatan yang lain. Jika variance dari residual satu pengamatan ke pengamatan lain tetap, maka disebut homokedasitas dan jika berbeda disebut heterokedasitas. Dimana model regresi yang baik adalah yang *homokedasitas* atau tidak terjadi *heteroskedastisitas*. Adapun pengujian *heteroskedastisitas* dapat dilakukan dengan melihat Grafik Plot, sebagai berikut :

Gambar 3.13
Grafik Plot Pemodelan Regresi



Dari grafik scatterplots di atas terlihat jelas bahwa titik-titik menyebar secara acak baik di atas maupun di bawah angka 0 pada sumbu Y. Hal ini dapat disimpulkan bahwa **tidak terjadi heteroskedastisitas pada model regresi** atau tidak ada kesamaan variance dari residual satu pengamatan ke pengamatan yang lain (Homoskedastisitas), sehingga model regresi layak digunakan untuk memprediksikan tingkat perilaku berkendara dengan selamat dengan variabel bebas intensitas kampanye cara berkendara dengan selamat (*safety riding*) dan tingkat kemampuan kognitif.

Tabel 3.15
Hasil Uji Heteroskedastisitas Metode Glejser

		Coefficients ^a				
		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		
Model		B	Std. Error	Beta	t	Sig.
1	(Constant)	1.005	2.087		.482	.631
	x1	-.022	.054	-.111	-.399	.691
	x2	.030	.033	.255	.915	.363

a. Dependent Variable: AbsUt

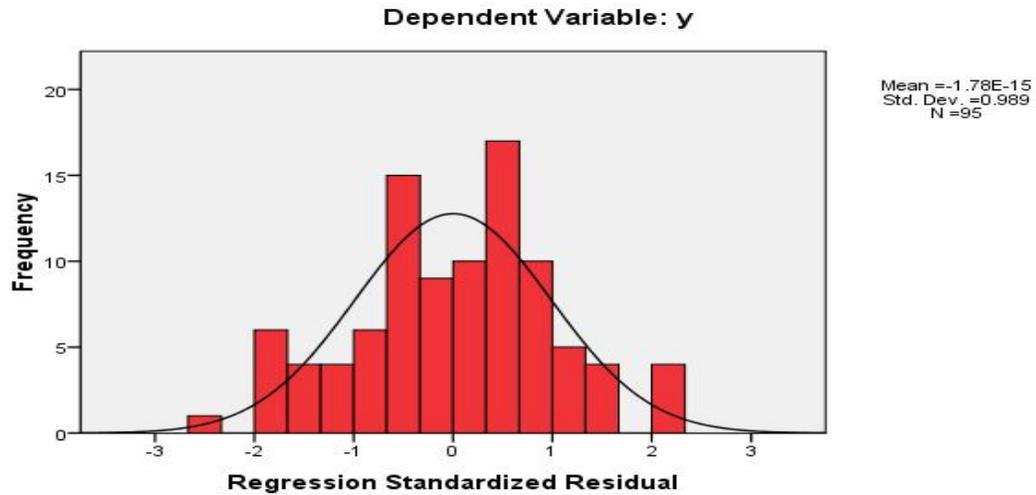
Disamping itu guna menjamin keakuratan hasil interpretasi maka dilakukan pula uji statistik dengan menggunakan uji *Glejser* dengan cara meregresikan nilai absolut residual terhadap variabel independen (Gujarati dalam Ghozali, 2006: 129). Dari tabel output uji *Glejser* di atas dapat disimpulkan bahwa tidak ada satupun variabel independen yang signifikan secara statistik mempengaruhi variabel dependen nilai *Absolut Ut (AbsUt)*. Dimana terlihat bahwa probabilitas signifikansinya di atas tingkat keyakinan 5%. Jadi dapat disimpulkan **model regresi tidak mengandung adanya heteroskedastisitas.**

3.4.4. Uji Normalitas

Uji *Normalitas* bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi variabel pengganggu atau residual memiliki distribusi normal. Sebagaimana uji t dan F yang mengasumsikan bahwa nilai residual mengikuti distribusi normal. Jika asumsi tersebut dilanggar maka uji statistik menjadi tidak valid untuk jumlah sampel kecil. Uji *Normalitas* dapat dilakukan dengan menggunakan analisa grafik *histogram* yang membandingkan antara data observasi dengan distribusi yang mendekati distribusi

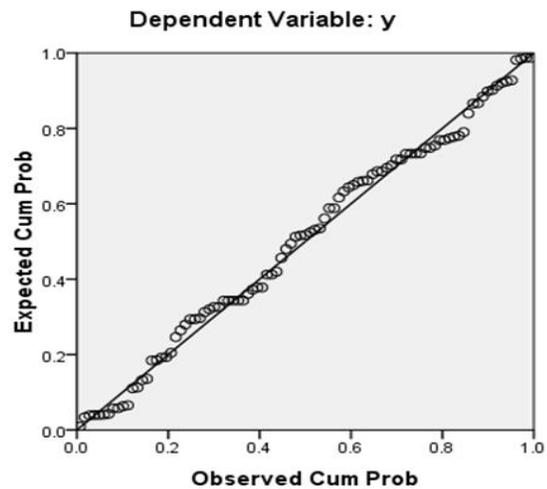
normal, dan analisa *normal probability plot* yang dilakukan melalui program SPSS dengan hasil sebagai berikut :

Gambar 3.14
Grafik Histogram Pemodelan Regresi



Gambar 3.15
Grafik Normal Pemodelan Regresi

Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual



Dari tampilan grafik histogram dan grafik normal plot, dapat disimpulkan bahwa :

1. Grafik *histogram* memberikan pola distribusi normal.
2. Penyebaran data pada grafik normal disekitar garis diagonal dan mengikuti arah garis diagonal.
3. Sehingga dapat dinyatakan bahwa model regresi **memenuhi asumsi *Normalitas***.

Tabel 3.16
Hasil Uji Normal dengan Kolmogorov-smirnov

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test		Unstandardized Residual
N		95
Normal Parameters ^a	Mean	.0000000
	Std. Deviation	4.70088810
Most Extreme Differences	Absolute	.060
	Positive	.060
	Negative	-.055
Kolmogorov-Smirnov Z		.585
Asymp. Sig. (2-tailed)		.883

a. Test distribution is Normal.

Disamping itu guna menjamin keakuratan hasil interpretasi maka dilakukan pula uji statistik dengan melihat nilai *Kolmogorov-smirnov*-nya. Dimana dari tabel di atas dapat dilihat nilai *Kolmogorov-smirnov*-nya adalah 0,585 dengan nilai signifikan di atas 5%. Jadi dapat disimpulkan data residual terdistribusi normal.

3.4.5. Uji Linearitas

Uji *Linearitas* digunakan untuk melihat apakah spesifikasi model yang digunakan sudah benar atau tidak, dalam artian uji tersebut digunakan untuk memperoleh informasi apakah model empiris sebaiknya berbentuk linear, kuadrat atau kubik. Dari

hasil uji *linearitas* dengan menggunakan uji *Langrange Multiplier* yang dilakukan melalui program SPSS dengan hasil sebagai berikut :

Tabel 3.17
Hasil Uji Linearitas Metode Langrange Multiplier

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.017 ^a	.000	-.021	4.75098413

a. Predictors: (Constant), x22, x12

Hasil tampilan output uji *Langrange Multiplier* menunjukkan nilai R2 sebesar 0,000 dengan jumlah n observasi = 95, maka besarnya nilai c2 hitung = $95 \times 0,000 = 0$. Nilai tersebut dibandingkan dengan nilai c2 tabel dengan df = 93 dan tingkat signifikansi 0,05 didapat nilai c2 tabel = 121,6. Oleh karena nilai c2 hitung lebih kecil dibandingkan c2 tabel maka dapat disimpulkan bahwa model yang benar adalah model linear.

3.5. Pengujian Hipotesis.

Dalam penelitian tentang Pengaruh Intensitas Kampanye Cara Berkendara dengan Selamat (*safety riding*) dan Tingkat Kemampuan Kognitif terhadap Tingkat Perilaku Berkendara dengan Selamat para pelajar diajukan beberapa hipotesis sebagai berikut:

- (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 dengan Tingkat Perilaku Berkendara terhadap Selamat para pelajar.

- (3) Adanya pengaruh positif antara faktor Intensitas Kampanye Cara Berkendara dengan Selamat (*safety riding*) terhadap Tingkat Kemampuan Kognitif pelajar.
- (4) Terdapat pengaruh positif secara bersama-sama antara faktor Intensitas Kampanye Cara Berkendara dengan Selamat (*safety riding*) dan Faktor Tingkat Kemampuan Kognitif terhadap Tingkat Perilaku Berkendara dengan Selamat para pelajar.

Walaupun skala pengukuran yang digunakan dalam analisis regresi pada pengujian hipotesis di atas adalah skala 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. Adapun detail hasil output analisis regresi dapat dilihat pada lampiran 7, dimana penjelasan dari analisis regresi yang dilakukan sebagaimana dibawah ini.

3.5.1. Analisis Simple Regresi Variabel X1 dan Y

Dari analisis simple regresi linear diantara variabel Intensitas Kampanye Cara Berkendara dengan Selamat (*safety riding*) dan Tingkat Perilaku Berkendara dengan Selamat para pelajar diperoleh hasil output sebagai berikut :

Tabel 3.18
Hasil Uji Simple Regression variabel X1 dan Y

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-10.833	3.800		-2.850	.005
	x1	2.184	.037	.987	59.308	.000

a. Dependent Variable: y

Dari tabel di atas dapat diketahui nilai signifikansi yang diperoleh untuk variabel Intensitas Kampanye Cara Berkendara dengan Selamat (*safety riding*) sebesar 0,000 atau lebih kecil dari nilai alpha sebesar 0,05 dengan nilai Beta sebesar 0,987, sehingga hipotesis yang menyatakan bahwa **faktor Intensitas Kampanye Cara Berkendara dengan Selamat (*safety riding*) berpengaruh positif secara signifikan terhadap Tingkat Perilaku Berkendara dengan Selamat dapat diterima (Hipotesis Pertama diterima).**

Hal ini berarti bahwa semakin bertambahnya Intensitas Kampanye Cara Berkendara dengan Selamat (*safety riding*) yang ditransmisikan kepada pelajar maka akan semakin bertambah pula kemauan dan kebiasaan pelajar untuk berkendara dengan selamat di jalan .

3.5.2. Analisis Simple Regresi Variabel X2 dan Y

Dari analisis simpel regresi linear diantara variabel Tingkat Kemampuan Kognitif dan Tingkat Perilaku Berkendara dengan Selamat, diperoleh hasil output sebagai berikut :

Tabel 3.19
Hasil Output Simple Regression variabel X2 dan Y

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	4.004	7.924		.505	.615
	x2	1.246	.047	.940	26.564	.000

a. Dependent Variable: y

Dari tabel di atas dapat diketahui nilai signifikansi yang diperoleh untuk variabel Tingkat Kemampuan Kognitif sebesar 0,000 atau lebih kecil dari nilai alpha sebesar 0,05 dengan nilai Beta sebesar 0,940, sehingga hipotesis yang menyatakan bahwa faktor Tingkat Kemampuan Kognitif berpengaruh positif secara signifikan terhadap Tingkat Perilaku Berkendara dengan Selamat **dapat diterima (Hipotesis Kedua diterima)**.

Hal ini berarti bahwa semakin bertambahnya kemampuan kognitif dari pelajar maka akan semakin bertambah pula kemauan dan kebiasaan pelajar untuk berperilaku berkendara dengan selamat.

3.5.3. Analisis Simple Regresi Variabel X1 dan X2

Dari analisis simple regresi linear diantara variabel Intensitas Kampanye Cara Berkendara dengan Selamat (*safety riding*) dan Tingkat Kemampuan Kognitif, diperoleh hasil output sebagai berikut :

Tabel 3.20
Hasil Output Simple Regression variabel X1 dan X2

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	8.688	6.594		1.318	.191
	x1	1.551	.064	.929	24.274	.000

a. Dependent Variable: x2

Dari tabel di atas dapat diketahui nilai signifikansi yang diperoleh untuk variabel Intensitas Kampanye Cara Berkendara dengan Selamat (*safety riding*) sebesar 0,000 atau lebih kecil dari nilai alpha sebesar 0,05 dengan nilai Beta sebesar 0,929, sehingga hipotesis yang menyatakan bahwa **faktor Intensitas Kampanye Cara Berkendara dengan Selamat (*safety riding*) berpengaruh positif secara signifikan terhadap Tingkat Kemampuan Kognitif dapat diterima (Hipotesis Ketiga diterima).**

Hal ini berarti bahwa bertambahnya intensitas kampanye yang diterima oleh pelajar maka akan semakin bertambah pula pengetahuan pelajar tentang cara berkendara dengan selamat (*safety riding*).

3.5.4. Analisis Multiple Regresi.

Dari analisis multiple regresi linear diantara variabel independen yaitu Intensitas Kampanye Cara Berkendara dengan Selamat (*safety riding*), Tingkat Kemampuan Kognitif terhadap variabel dependennya yaitu Tingkat Perilaku Berkendara dengan Selamat, diperoleh hasil sebagaimana dibawah ini.

3.5.4.1. Uji Signifikansi Simultan/Uji Statistik F

Uji statistik F pada dasarnya menunjukkan apakah semua variabel independen yang dimasukkan dalam model mempunyai pengaruh secara bersama-sama terhadap variabel dependen. Dari uji ANOVA menghasilkan data uji F dan tingkat signifikansinya dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 3.21
Hasil Analisis Uji F

ANOVA ^b						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	92401.555	2	46200.778	2.046E3	.000 ^a
	Residual	2077.245	92	22.579		
	Total	94478.800	94			

a. Predictors: (Constant), x2, x1

b. Dependent Variable: y

Dari data pada tabel hasil uji F di atas dapat disimpulkan bahwa hasil hitung uji F sebesar $2,046 \times 1000 = 2.046$ dimana nilai F lebih besar dari 4, sedangkan tingkat signifikansinya 0% (lebih rendah dari $\alpha=5\%$), membuktikan bahwa **hipotesis Keempat diterima**, yang artinya **variabel intensitas kampanye cara berkendara dengan selamat (*safety riding*) dan tingkat kemampuan kognitif secara bersama-sama berpengaruh terhadap Tingkat Perilaku Berkendara dengan Selamat** atau model regresi dapat digunakan untuk memprediksi perilaku berkendara pelajar SMA.

3.5.4.2. Koefisien Determinasi

Koefisien determinasi (R^2) pada intinya mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menerangkan variasi variabel dependennya. Nilai koefisien determinasi adalah antara nol dan 1. Nilai R^2 yang kecil berarti kemampuan variabel-variabel independen

dalam menjelaskan variasi variabel dependen amat terbatas. Nilai yang mendekati satu berarti variabel-variabel independen memberikan hampir semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variasi variabel dependen.

Kelemahan mendasar penggunaan koefisien determinasi adalah bias terhadap jumlah variabel independen yang dimasukkan ke dalam model. Setiap tambahan satu variabel independen, maka R^2 pasti meningkat tidak peduli apakah variabel tersebut berpengaruh secara signifikan terhadap variabel dependen. Oleh karena itu banyak peneliti menganjurkan untuk menggunakan nilai Adjusted R^2 pada saat mengevaluasi mana model regresi yang terbaik. Nilai Adjusted R^2 dapat naik atau turun apabila satu variabel independen ditambahkan kedalam model. Sehingga dari hasil output program SPSS pada model summary dapat diketahui data koefisien determinasi yang terlihat pada besarnya Adjusted R Square sebagai berikut :

Tabel 3.22
Hasil Analisis Koefisien Determinasi

Model Summary ^b				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.989 ^a	.978	.978	4.752

a. Predictors: (Constant), x2, x1

b. Dependent Variable: y

Pada tabel data di atas dapat kita lihat bahwa Adjusted R^2 model regresi adalah 0,978. Hal ini berarti bahwa 97,8% variasi perilaku berkendara dapat dijelaskan oleh variasi dari kedua variabel independen, yaitu Intensitas Kampanye Cara Berkendara dengan Selamat (*safety riding*) dan tingkat kemampuan kognitif,

sedangkan sisanya ($100\% - 97,8\% = 2,2\%$) dijelaskan oleh sebab-sebab lain di luar model.

3.5.4.3. Uji Signifikan Parameter Individual/Uji Statistik t

Uji statistik t pada dasarnya menunjukkan seberapa jauh pengaruh satu variabel independen secara individual dalam menerangkan variasi variabel dependen. Dari hasil analisis regresi linear berganda yang telah dilakukan melalui program SPSS, didapat hasil tingkat signifikansi uji t sebagai berikut :

Tabel 3.23
Hasil Analisa Uji t

		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		
Model		B	Std. Error	Beta	t	Sig.
1	(Constant)	-12.749	3.563		-3.578	.001
	x1	1.842	.093	.832	19.882	.000
	x2	.221	.056	.166	3.973	.000

a. Dependent Variable: y

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa tingkat signifikansi uji t tiap variabel semuanya dibawah 5% (α), dimana variabel Intensitas Kampanye Cara Berkendara dengan Selamat (*safety riding*) dan tingkat kemampuan kognitif memiliki signifikansi 0,000. Atau jika dibandingkan dengan t tabel pada (α) 5% dan $n = 95$ yaitu 1,66, maka nilai t hitung pada semua variabel hasilnya lebih besar dari t tabel.

Dengan dasar data tersebut, maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

- (1) Terbukti bahwa Intensitas Kampanye Cara Berkendara dengan Selamat (*safety riding*) secara signifikan berpengaruh positif terhadap Tingkat

perilaku berkendara dengan selamat (**Hipotesis Pertama diterima**).

- (2) Terbukti bahwa Tingkat kemampuan kognitif secara signifikan berpengaruh positif terhadap Tingkat perilaku berkendara dengan Selamat (**Hipotesis Kedua diterima**).

3.5.4.4. Persamaan Garis Regresi

Berdasarkan tabel tersebut di atas dapat diketahui bahwa persamaan regresi yang terbentuk dengan mengacu pada nilai Unstandardized beta coefficients-nya adalah :

$$Y = -12,749 + 1,842X_1 + 0,221X_2$$

Penafsiran persamaan di atas berkaitan dengan variabel intensitas kampanye cara berkendara dengan selamat (*safety riding*) dan tingkat kemampuan kognitif serta pengaruhnya terhadap tingkat perilaku berkendara dengan selamat para pelajar adalah sebagai berikut :

- (1) Konstanta = -12,749.

Jika variabel independen dianggap konstan, maka tingkat perilaku berkendara dengan selamat para pelajar akan bernilai negatif/mengalami penurunan.

- (2) Intensitas Kampanye Cara Berkendara dengan Selamat (*safety riding*) = nilai koefisien sebesar 1,842.

Nilai koefisien korelasi persamaan regresinya menunjukkan nilai yang berpengaruh positif terhadap perubahan tingkat perilaku berkendara dengan selamat para pelajar.

- (3) Tingkat Kemampuan Kognitif = nilai koefisien sebesar 0,221.

Nilai koefisien korelasi persamaan regresinya menunjukkan nilai yang berpengaruh positif terhadap tingkat perilaku berkendara dengan selamat para pelajar.

Semua variabel bebas (Intensitas Kampanye Cara Berkendara dengan Selamat (*safety riding*) dan Tingkat Kemampuan Kognitif) berpengaruh positif terhadap Tingkat Perilaku Berkendara dengan Selamat para pelajar. Dari kedua variabel di atas dengan melihat nilai *Standardized beta coefficients*, maka variabel Intensitas Kampanye Cara Berkendara dengan Selamat (*safety riding*) dengan nilai koefisien sebesar 0,832 mempunyai pengaruh yang lebih dominan/lebih besar dibandingkan variabel tingkat kemampuan kognitif dengan nilai koefisien sebesar 0,166.

3.5.4.5. Sumbangan Relatif dan Efektif Prediktor

Disamping itu salah satu tugas pokok analisis regresi sebagaimana dinyatakan oleh Sutrisno Hadi adalah untuk menemukan sumbangan relatif diantara sesama prediktor, jika prediktornya lebih dari satu (1992: 2). Sehingga dengan demikian dapat dihitung pula besarnya sumbangan relatif yang merupakan persentase sumbangan masing-masing prediktor terhadap prediksi dari hasil analisis regresi yang dilakukan. Dimana dalam hal ini berdasarkan output SPSS yang dihasilkan dapat diketahui bahwa nilai Jumlah Kuadrat Total (JKtot)/ *Total Sum of Squares* yang merupakan penjumlahan antara nilai Jumlah Kuadrat Regresi (JKreg)/*Regression Sum of Squares* dan Jumlah Kuadrat Residu (JKres)/*Residual Sum of Squares* -nya.

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).

Dari hasil output analisis SPSS diketahui nilai Jumlah Kuadrat Total (JKtot)/ *Total Sum of Squares* adalah 94478.800, Jumlah Kuadrat Regresi (JKreg)/ *Regression Sum of Squares* adalah 92401,555. Sedangkan nilai sumbangan prediktor X1 adalah $b_1 \sum x_1 y = 77637,72$ serta nilai sumbangan prediktor X2 adalah $b_2 \sum x_2 y = 14802,36$

(detail angka perhitungan dapat dilihat pada lampiran 6). Sehingga sumbangan relatif dalam persen atau SR% tiap prediktor adalah :

$$\text{Prediktor X1 : SR\%X1} = (77637,72/92401,555) \times 100\% = 83,98\%$$

$$\text{Prediktor X2 : SR\%X2} = (14802,36/92401,555) \times 100\% = 16,01\%$$

Atau perbandingan sumbangan relatif dari kedua prediktor secara kasar adalah 5 : 1 untuk prediktor X1 dan prediktor X2.

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. Dimana pada hasil output SPSS diketahui nilai $R^2 = 97,8\%$. Sehingga sumbangan efektif dalam persen atau SE% tiap prediktor adalah :

$$\text{Prediktor X1 : SE\%X1} = \text{SR\%X1} \times R^2 = 83,98\% \times 97,8 = 82,13\%$$

$$\text{Prediktor X2 : SE\%X2} = \text{SR\%X2} \times R^2 = 16,01\% \times 97,8 = 15,67\%$$

3.6. Penafsiran Hasil Penelitian

Dalam penelitian tentang Pengaruh Intensitas Kampanye Cara Berkendara dengan Selamat (*safety riding*) dan Tingkat Kemampuan Kognitif terhadap Tingkat Perilaku Berkendara dengan Selamat para pelajar dapat diketahui beberapa hasil penelitian sebagai berikut :

(1) Hipotesis penelitian yang di ajukan secara keseluruhan terbukti diterima.

Hasil penelitian ini di dukung oleh pendapat yang disampaikan 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). 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 (Petty dan Cacioppo, 1981: 70). Disamping itu Hovland dan kawan-kawan juga menyatakan bahwa dalam suatu komunikasi maka sumber pesan haruslah orang/institusi yang memiliki kredibilitas (dalam Petty Cacioppo, 1981:62).

Disamping itu, hasil penelitian yang diperoleh juga sejalan dengan pendapat Albert Bandura dalam teori kognitif sosialnya yang menyatakan bahwa “Sebagian besar pengaruh eksternal mempengaruhi perilaku melalui proses kognitif daripada secara langsung. Adapun faktor kognitif berfungsi sebagai pedoman dalam menilai lingkungan disekitarnya serta bagaimana manusia bertindak” (Bandura, 1989: 9).

- (2) Yang menarik dari hasil temuan pada penelitian ini dimana pelajar laki-laki memiliki prosentase yang lebih besar dibandingkan pelajar perempuan dalam hal tingkat perilaku berkendara dengan selamat yang rendah.
- (3) Secara praktis hasil penelitian tersebut mengandung arti pentingnya penyelenggaraan kegiatan Kampanye Cara Berkendara dengan Selamat (*safety riding*) utamanya berkaitan dengan edukasi tentang peraturan lalu lintas dan pelatihan keterampilan berkendara bagi para pelajar. Sehingga diharapkan kedepan kegiatan kampanye yang dilakukan memiliki intensitas yang tinggi serta lebih diutamakan untuk meningkatkan

pengetahuan dan kesadaran masyarakat untuk berkendara dengan selamat jalan.

- (4) Secara sosial, hasil penelitian ini memiliki arti bahwa masyarakat perlu menyadari pentingnya pengetahuan tentang tata cara berkendara dengan selamat serta disiplin dalam melaksanakan perilaku berkendara dengan selamat guna mengurangi resiko terjadinya kecelakaan. Sehingga budaya disiplin dalam berkendara/berlalu lintas sangat penting dikembangkan dalam masyarakat kita.

3.7. Diskusi

Dalam penelitian tentang Tingkat Perilaku Berkendara dengan Selamat para pelajar ini menggunakan kerangka teori Kognitif Sosial yang dikemukakan oleh Albert Bandura. Dimana perilaku manusia sangat dipengaruhi oleh faktor pribadi/kognitif serta lingkungannya.

Dari data pada tabel hasil uji F diketahui bahwa hasil hitung uji F sebesar 2.046 dengan tingkat signifikansi 0,000 menunjukkan kedua variabel tersebut secara multivariate/bersama-sama berpengaruh positif terhadap perilaku berkendara. Dimana nilai Adjusted R² yang dihasilkan adalah 0,978. Hal ini berarti bahwa 97,8% variasi perilaku berkendara dapat dijelaskan oleh variasi dari kedua variabel independen, yaitu intensitas kampanye cara berkendara dengan selamat (*safety riding*) dan tingkat kemampuan kognitif, sedangkan sisanya (100%-97,8% = 2,2%) dijelaskan oleh sebab-sebab lain di luar model.

Pada beberapa penelitian sebelumnya tentang perilaku berkendara pada remaja dengan teori yang sama juga sudah dilakukan oleh para peneliti seperti Scott Parker dan kawan-kawan dimana variabel bebas yang digunakan mampu menghitung 54%

perbedaan dari perilaku berkendara yang beresiko. Hasil dari penelitian mereka disebutkan bahwa pergaulan dengan teman sebaya serta penghargaan dari teman serta orang tua merupakan prediktor yang sangat berpengaruh terhadap perilaku berkendara yang beresiko dari para remaja (Parker, Watson dan King, 2009: 809).

Selain itu Hans Feenstra dan kawan-kawan juga telah melakukan penelitian tentang perilaku berkendara dimana keseluruhan model mampu menerangkan 29% dari keseluruhan varian dari perilaku berkendara yang beresiko serta 37% dari varian intensi berkendara yang beresiko (Feenstra, Ruitter dan Kok, 2010: 1). Variabel yang digunakan dalam penelitian tersebut adalah konfirmasi keyakinan terhadap kemampuan diri/self efficacy, persepsi terhadap resiko serta pengalaman berkendara.

Kedua penelitian tersebut tidak mampu secara sistematis mengeksplorasi semua faktor sosial kognitif dari model perilaku yang ada, sebagaimana Teori Kognitif Sosial yang disampaikan oleh Bandura yang mensyaratkan adanya hubungan timbal balik yang triadik diantara faktor kognitif, lingkungan serta perilaku. Disamping itu jumlah indikator penelitian serta item pertanyaan yang kurang memadai barangkali berpengaruh terhadap nilai R^2 yang diperoleh.

Temuan pada penelitian ini menunjukkan bahwa pelajar laki-laki memiliki prosentase yang lebih besar dibandingkan pelajar perempuan dalam tingkat perilaku berkendara dengan selamat yang rendah. Temuan tersebut sejalan dengan apa yang pernah disampaikan oleh Simmons-Morton BG yang menyebutkan bahwa berkendara yang lebih berisiko seringkali dikaitkan dengan para remaja terutama remaja laki-laki (dalam JT. Shope, 2006: i11).

Hal tersebut terjadi karena dalam masa pubertas remaja laki-laki memiliki kecenderungan yang lebih dominan untuk mengeksplorasi resiko dalam bentuk

pencarian sensasi (*sensation seeking*) dibandingkan remaja perempuan ($p < 0,01$), penelitian tersebut dilakukan berkaitan dengan asumsi sistem kontrol kognitif dalam otak manusia (Steinberg et.al, 2008: 1771). Adapun *sensation seeking* didefinisikan sebagai “sebuah sifat untuk mencari beragam sensasi dan pengalaman serta keinginan untuk melakukan tindakan yang beresiko yang berkaitan dengan pengalaman dimaksud (Zuckerman dalam Roberti, 2004: 254). Disamping itu Molnar juga menyatakan bahwa faktor perhatian juga ditengarai sebagai salah satu penyebabnya dimana kurangnya kemampuan tersebut dapat menimbulkan salah pengertian dalam memahami pesan keselamatan lalu lintas atau bahkan salah penerimaan secara keseluruhan. Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Murphy-Berman yang menunjukkan bahwa kemampuan seseorang untuk berkonsentrasi penuh dalam periode yang lebih lama secara signifikan meningkat pada umur 16 tahun dimana perempuan memiliki kemampuan yang lebih baik daripada remaja pria (dalam Molnar, 1998: 19).

Secara praktis, hasil penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh *Transportation Research Institute, University of Michigan* di mana pengetahuan akan aspek – aspek yang berpengaruh terhadap perilaku berkendara tersebut penting artinya untuk dijadikan landasan guna menyusun serangkaian program dan strategi keselamatan berkendara bagi para pelajar.

Berkaitan dengan hal tersebut, sebagaimana pernyataan JT Shope bahwa “Memastikan pengemudi remaja memiliki kemampuan cukup untuk berkendara secara mandiri adalah penting. Selain itu penting pula untuk mengidentifikasi pendidikan apa yang memadai dan bagaimana pelatihan berkendara seharusnya diterapkan kepada mereka” (2006: i10). Di Amerika adanya Lisensi Lulus Berkendara

/Graduated Driver Licensing (GDL) yang diperoleh lewat pendidikan dan latihan yang berjenjang merupakan salah satu syarat bagi seorang remaja untuk memperoleh Surat Ijin Mengemudi (SIM) yang diharapkan dapat membantu para remaja mengembangkan kemampuan berkendara sebagai persiapan untuk menghadapi situasi berkendara yang beresiko.

Sejalan dengan hal tersebut di atas, fakta telah banyak dinyatakan oleh para ahli dimana “Kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas turun dari waktu ke waktu sejalan dengan bertambahnya pengetahuan dan pengalaman pengemudi pemula dalam tugas psikomotorik berkendara yang kompleks” (Mayhew DR; McCartt AT; Waller PF dalam JT Shope, 2006: i10).

Secara sosial, tingginya angka kecelakaan di Indonesia utamanya di kalangan kelompok umur pelajar 16-25 tahun mengindikasikan masih kurangnya pengetahuan dan kesadaran masyarakat akan arti pentingnya berperilaku berkendara dengan selamat (*safety riding*) di jalan. Hal tersebut sejalan dengan laporan dari Departemen Perhubungan dimana tingginya angka kecelakaan di Indonesia tidak kunjung turun yang disebabkan oleh faktor masih rendahnya budaya disiplin berlalu lintas serta pemahaman para pemakai jalan terhadap peraturan perundangan di bidang lalu lintas (Perhubungan Darat Dalam Angka 2009,2010: ktd12).