



**EVALUASI KESELAMATAN SISWA SEKOLAH DASAR PADA SAAT
PERJALANAN MENUJU KE SEKOLAH DI KABUPATEN JEMBER
(STUDI KASUS: SEKOLAH DASAR NEGERI JEMBER LOR 1,
SEKOLAH DASAR NEGERI JEMBER LOR 3, SEKOLAH DASAR
NEGERI GEBANG 1)**

TUGAS AKHIR

Oleh

Alfian Noor Satrio Pringgodigdo

NIM 141910301097

**PROGRAM STUDI S1 TEKNIK SIPIL
JURUSAN TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS JEMBER**

2019



**EVALUASI KESELAMATAN SISWA SEKOLAH DASAR PADA SAAT
PERJALANAN MENUJU KE SEKOLAH DI KABUPATEN JEMBER
(STUDI KASUS: SEKOLAH DASAR NEGERI JEMBER LOR 1,
SEKOLAH DASAR NEGERI JEMBER LOR 3, SEKOLAH DASAR
NEGERI GEBANG 1)**

TUGAS AKHIR

diajukan guna melengkapi tugas akhir dan memenuhi salah satu syarat
untuk menyelesaikan Program Studi Teknik Sipil (S1)
dan mencapai gelar Sarjana Teknik

Oleh

Alfian Noor Satrio Pringgodigodo

NIM 141910301097

PROGRAM STUDI S1 TEKNIK SIPIL

JURUSAN TEKNIK SIPIL

FAKULTAS TEKNIK

UNIVERSITAS JEMBER

2019

PERSEMBAHAN

Tugas Akhir ini saya persembahkan sebagai wujud terima kasih, bakti dan cintaku untuk:

1. Ayah dan ibu tercinta yang selalu memberikan kasih sayang, do'a, dan dukungan moril maupun materil;
2. Guru-guru saya sejak taman kanak-kanak sampai perguruan tinggi yang telah memberikan ilmu dan membimbing dengan penuh kesabaran;
3. Ibu Nunung Nuring Hayati, S.T., M.T, selaku Dosen Pembimbing Utama dan Willy Kriswardhana, S.T., M.T., selaku Dosen Pembimbing Anggota yang telah meluangkan waktu, pikiran, motivasi, dan perhatian dalam penulisan skripsi ini;
4. Bapak Akhmad Hasanuddin, S.T., M.T., selaku Dosen Penguji 1 dan Ibu Gati Annisa Hayu, S.T., M.T., M.Sc. selaku Dosen Penguji 2;
5. Bapak Ir. Hernu Suyoso, M.T., selaku Dosen Pembimbing Akademik yang telah membimbing selama penulis menjadi mahasiswa;
6. Wilda Oktania Trisanti dan keluarga yang telah memberikan dukungan dan semangatnya selama proses pengerjaan tugas akhir ini;
7. Teman-teman seperjuangan sehidup semati ketika kuliah ini, Billy, Fahmi, Wisnu, dan Dwi yang telah memberikan semangat, kerjasama, dan bantuan selama proses pengerjaan tugas akhir ini;
8. Teman-teman saya mahasiswa Teknik Sipil 2014, kakak tingkat, serta adik tingkat yang selalu memberikan semangat dan membantu pengerjaan tugas akhir ini;
9. Seluruh Dosen pengajar, staf karyawan, serta Almamater Fakultas Teknik Universitas Jember;
10. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu.

MOTTO

“Maka sesungguhnya bersama kesulitan itu ada kemudahan. Sesungguhnya bersama kesulitan itu ada kemudahan.”

(QS. Al-Insyirah: 5-6)

“Allah tidak membebani seseorang melainkan sesuai kesanggupannya.”

(QS. Al-Baqarah: 286)

“Barangsiapa yang menempuh perjalanan dalam rangka untuk menuntut ilmu, maka Allah akan mudahkan baginya jalan ke surga.”

(HR. Muslim)

“If the facts do not fit the theory, change the facts.”

(Albert Einstein)

“Imagination is more important than knowledge.”

(Albert Einstein)

PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Alfian Noor Satrio Pringgodigdo

NIM : 141910301097

menyatakan dengan sesungguhnya bahwa karya ilmiah saya yang berjudul “Evaluasi Keselamatan Siswa Sekolah Dasar Pada Saat Perjalanan Menuju Ke Sekolah Di Kabupaten Jember (Studi Kasus: Sekolah Dasar Negeri Jember Lor 1, Sekolah Dasar Negeri Jember Lor 3, Sekolah Dasar Negeri Gebang 1)” adalah benar-benar hasil karya sendiri, kecuali kutipan yang sudah saya sebutkan sumbernya, belum pernah diajukan pada institusi manapun, dan bukan karya jiplakan. Saya bertanggung jawab atas keabsahan dan kebenaran isinya sesuai dengan sikap ilmiah yang harus dijunjung tinggi.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya, tanpa ada tekanan dan paksaan dari pihak mana pun serta bersedia mendapat sanksi akademik jika ternyata di kemudian hari pernyataan ini tidak benar.

Jember, 17 Januari 2019

Yang menyatakan,



Alfian Noor Satrio Pringgodigdo

NIM 141910301097

TUGAS AKHIR

**EVALUASI KESELAMATAN SISWA SEKOLAH DASAR PADA SAAT
PERJALANAN MENUJU KE SEKOLAH DI KABUPATEN JEMBER
(STUDI KASUS: SEKOLAH DASAR NEGERI JEMBER LOR 1,
SEKOLAH DASAR NEGERI JEMBER LOR 2, SEKOLAH DASAR
NEGERI GEBANG 1)**

Oleh

Alfian Noor Satrio Pringgodigdo
NIM 141910301097

Pembimbing

Dosen Pembimbing Utama : Nunung Nuring Hayati, S.T., M.T.

Dosen Pembimbing Anggota : Willy Kriswardhana, S.T., M.T.

PENGESAHAN

Tugas Akhir yang berjudul "Evaluasi Keselamatan Siswa Sekolah Dasar Pada Saat Perjalanan Menuju Ke Sekolah Di Kabupaten Jember" : Alfian Noor Satrio Pringgodigdo, 141910301097" telah diuji dan disahkan pada :

Hari : Kamis

Tanggal : 17 Januari 2019

Tempat : Fakultas Teknik Universitas Jember

Tim Penguji:

Ketua,



Nunung Nuring H, S.T., M.T.
NIP. 19760217 200112 2 002

Anggota I



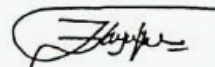
Willy Kriswardhana, S.T., M.T.
NIP. 760015716

Anggota II



Akhmad Hasanuddin, S.T., M.T.
NIP. 19710327 199803 1 003

Anggota III



Gati Annisa Hayu, S.T., M.T., M.Sc,
NIP. 760015715

Mengesahkan,

Dekan,



Dr. Idris Entim Hidayah, M.U.M
NIP. 19661215 199503 2 001

RINGKASAN

Evaluasi Keselamatan Siswa Sekolah Dasar Pada Saat Perjalanan Menuju Ke Sekolah Di Kabupaten Jember (Studi Kasus: Sekolah Dasar Negeri Jember Lor 1, Sekolah Dasar Negeri Jember Lor 3, Sekolah Dasar Negeri Gebang 1) Alfian Noor Satrio Pringgodigdo, 141910301097; 2019: 51 halaman; Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Jember.

Pada *Global Status Report on Road Safety* (2013) tercatat sekitar 1,24 juta orang meninggal dunia setiap tahunnya karena kecelakaan lalu lintas. WHO (*World Health Organization*) (2013) juga menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas menempati urutan ke-8 penyebab kematian di dunia. Pada tahun 2030 perkiraan, bila tidak ada penanganan yang baik maka kecelakaan di lalu lintas akan menjadi penyebab kematian nomor 5 di dunia. Data WHO tahun 2011 tercatat rata-rata angka kematian 1.000 anak-anak dan remaja setiap harinya. Dalam publikasi WHO (*World Health Organization*) (2008) disebutkan bahwa anak-anak dalam berlalu lintas kurang memiliki pengetahuan, keterampilan dan tingkat konsentrasi yang dibutuhkan untuk perjalanan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi keselamatan pelajar dalam perjalanan menuju ke sekolah dan karakteristik orang tua terhadap keselamatan siswa dalam perjalanan menuju ke sekolah dengan menggunakan metode analisis regresi logistik. Dari data yang didapat akan menghasilkan persentase keselamatan anak pada saat perjalanan ke sekolah.

Penelitian ini dilakukan di 3 sekolah di Kabupaten Jember, sekolah tersebut adalah Sekolah Dasar Negeri Jember Lor 1, Sekolah Dasar Negeri Jember Lor 3, Sekolah Dasar Negeri Gebang 1. Variabel yang digunakan dalam penelitian ini adalah jenis kelamin, usia, pendidikan, penghasilan, pekerjaan, kepemilikan kendaraan, jumlah kendaraan yang dimiliki, kendaraan lain yang dimiliki, jarak tempuh, waktu tempuh, frekuensi penggunaan kendaraan, pemahaman tentang *Zebra Cross*, pemahaman tentang trotoar, pemahaman rambu lalu lintas,

pemahaman arti 3 warna rambu lalu lintas, pemahaman cara menyeberang. Kuesioner tersebut dibagikan kepada 322 responden.

Hasil dari penyebaran kuesioner tersebut, kemudian diolah menggunakan metode regresi logistik menggunakan aplikasi SPSS. Variabel yang lolos diuji dengan regresi logistik terhadap faktor-faktor yang mempengaruhi penggunaan atribut keselamatan atau helm adalah: Jenis Kelamin, dan Pendidikan. Variabel yang lolos diuji dengan regresi logistik terhadap pernah mengalami kecelakaan adalah: Jenis Kelamin dan Jarak Tempuh.

Model peluang terhadap faktor-faktor yang mempengaruhi penggunaan atribut keselamatan atau helm pada studi kasus yang telah ditentukan, yaitu:

$$P(X_i) = \frac{1}{1 + e^{-(2,362 - 0,568X_1 - 0,330X_3)}}$$

Hasil yang didapat dari penelitian ini adalah semakin tinggi pendidikan jenis kelamin laki-laki maka semakin tinggi peluang faktor-faktor yang mempengaruhi penggunaan helm; semakin rendah pendidikan jenis kelamin perempuan maka semakin rendah peluang faktor-faktor yang mempengaruhi penggunaan helm.

Model peluang terhadap terhadap pernah mengalami kecelakaan pada studi kasus yang telah ditentukan, yaitu:

$$P(X_i) = \frac{1}{1 + e^{-(0,267 + 1,226X_1 - 0,267X_9)}}$$

Hasil yang didapat dari penelitian ini adalah semakin jauh jarak tempuh terhadap jenis kelamin laki-laki maka semakin tinggi peluang terhadap pernah mengalami kecelakaan; semakin dekat jarak tempuh terhadap jenis kelamin perempuan maka semakin rendah peluang terhadap pernah mengalami kecelakaan.

SUMMARY

Safety Evaluation of Elementary School Students' School Trip in Jember (Case Study: Jember Lor 1 Elementary School, Jember Lor 3 Elementary School, Gebang Elementary School 1) Alfian Noor Satrio Pringgodigdo, 141910301097; 2019: 51 pages; Department of Civil Engineering Faculty of Engineering, Jember University.

In the Global Status Report on Road Safety (2013), around 1.24 million people were killed every year due to traffic accidents. The WHO (World Health Organization) (2013) also found that road accidents rank eighth in the world. According to estimates from 2030, if there is no good handling, traffic accidents will be the number 5 cause of death in the world. The 2011 WHO data showed an average daily mortality of 1,000 children and adolescents. The WHO publication (World Health Organization) (2008) found that children in transport lack the knowledge, skills and concentration to travel. This study aims to identify the factors that affect students' safety on the way to school and the parental features of students' safety on the way to school using logistic regression analysis. The data can provide a certain percentage of children's safety when they go to school.

The study was conducted at three schools in the Jember Regency. The school was Jember Lor 1 Elementary School, Jember Lor 3 Elementary School, Gebang Public Elementary School 1. The variables used in this study were gender, age, education, income, employment, vehicle ownership, number of vehicles, other vehicles, distance covered, travel time, Frequency of vehicle use, understanding of the zebra cross, understanding of the sidewalks, understanding of traffic signs, understanding the meaning of 3 colors of traffic signs, understanding of the intersection. The variable was distributed to 322 respondents.

The results of the questionnaire were then processed using the logistic regression method using the SPSS application. The passed variables were tested by logistic regression for the factors that influence the use of security attributes or

helmets: gender and education. The passed variables were tested by logistic regression for an accident: gender and mileage.

The opportunity model for the factors that influence the use of security attributes or helmets in a given case study, namely:

$$P(X_i) = \frac{1}{1 + e^{-(2,362 - 0,568X_1 - 0,330X_3)}}$$

The results of this study show that the higher the male education, the higher the likelihood of factors affecting helm use. The lower the level of female education, the lower the potential for factors that affect the use of helmets

The opportunity model for an accident in a given case study, namely:

$$P(X_i) = \frac{1}{1 + e^{-(0,267 + 1,226X_1 - 0,267X_9)}}$$

The results of this study are: The further the distance to the male, the higher the probability of an accident. The closer the distance to the female, the lower the probability of an accident.

PRAKATA

Puji Syukur kehadiran Allah SWT atas limpahan rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas akhir yang berjudul “Evaluasi Keselamatan Siswa Sekolah Dasar Pada Saat Perjalanan Menuju ke Sekolah di Kabupaten Jember (Studi Kasus: Sekolah Negeri Jember Lor 1, Sekolah Negeri Jember Lor 3, Sekolah Negeri Gebang 1)”. Tugas akhir ini disusun untuk memenuhi salah satu syarat menyelesaikan pendidikan strata satu (S1) pada Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Jember.

Penyusunan tugas akhir ini tidak lepas dari bantuan berbagai pihak. Oleh karena itu, penulis menyampaikan terima kasih kepada:

1. Ibu Dr. Ir. Entin Hidayah, M.UM selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Jember;
2. Bapak Ir. Hernu Suyoso, M.T., selaku Ketua Jurusan Teknik Sipil Universitas Jember;
3. Ibu Dr. Anik Ratnaningsih, S.T., M.T., selaku Ketua Program Studi S1 Jurusan Teknik Sipil Universitas Jember;
4. Ibu Nunung Nuring Hayati, S.T., M.T, selaku Dosen Pembimbing Utama dan Bapak Willy Kriswardhana, S.T., M.T., selaku Dosen Pembimbing Anggota;
5. Bapak Ahmad Hasanuddin, S.T., M.T., selaku Dosen Penguji 1 dan Ibu Gati Annisa Hayu, S.T., M.T., M.Sc, selaku Dosen Penguji 2 Ujian Tugas Akhir;
6. Bapak Ir. Hernu Suyoso, M.T., selaku Dosen Pembimbing Akademik;
7. Seluruh Dosen pengajar dan staff karyawan Fakultas Teknik Sipil Universitas Jember;
8. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu.

Penulis juga menerima kritik dan saran dari semua pihak demi kesempurnaan tugas akhir ini untuk pengembangan ilmu pengetahuan. Akhirnya,

penulis berharap semoga tugas akhir ini dapat bermanfaat bagi kita semua dan menambah pengembangan keilmuan khususnya bidang ketekniksipilan.

Jember, 17 Januari 2019

Penulis



DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN SAMPUL	i
HALAMAN JUDUL	ii
HALAMAN PERSEMBAHAN	iii
HALAMAN MOTTO	iv
HALAMAN PERNYATAAN	v
HALAMAN PEMBIMBING	vi
HALAMAN PENGESAHAN	vii
HALAMAN RINGKASAN	viii
PRAKATA	xii
DAFTAR ISI	xiv
DAFTAR TABEL	xvii
DAFTAR GAMBAR	xviii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	2
1.2 Rumusan Masalah	3
1.3 Tujuan	3
1.4 Manfaat	3
1.5 Batasan Masalah	3
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	4
2.1 Kecelakaan Lalu Lintas	4
2.1.1 Pengertian Umum Kecelakaan Lalu Lintas.....	4
2.2.2 Korban Kecelakaan.....	4
2.2.3 Penyebab Terjadinya Kecelakaan.....	5
2.2 Kecelakaan yang Melibatkan Siswa	6
2.3 Keselamatan Lalu Lintas	6
2.3.1 Tahapan Program Keselamatan Lalu Lintas.....	7
2.3.2 Program Keselamatan Lalu Lintas.....	8
2.4 Regresi Logistik	9
2.4.1 Estimasi Parameter.....	12

2.5 Metode Sampling.....	13
2.6 Kuesioner.....	18
BAB III Metode Penelitian.....	20
3.1 Lokasi dan Waktu Pelaksanaan.....	20
3.2 Metode Pengumpulan Data.....	20
3.3 Metode Analisa Data.....	20
3.4 Jenis dan Sumber Data.....	21
3.4.1 Data Primer.....	22
3.4.2 Data Sekunder.....	22
3.5 Variabel Penelitian.....	22
3.5.1 Populasi dan Sampel	24
3.5.2 Jumlah Sampel.....	24
3.6 Teknik Analisis	24
3.6.1 Analisis Statistik Deskriptif	24
3.6.2 Analisis Statistik Regresi Logistik	25
3.7 Diagram Alir Penelitian.....	26
BAB IV Metode Penelitian.....	27
4.1 Pembahasan Umum.....	27
4.2 Analisa Deskriptif.....	28
4.2.1 Jenis Kelamin.....	28
4.2.2 Usia.....	28
4.2.3 Pendidikan.....	29
4.2.4 Penghasilan.....	30
4.2.5 Pekerjaan.....	30
4.2.6 Kepemilikan Kendaraan.....	31
4.2.7 Jumlah Kendaraan yang Dimiliki.....	32
4.2.8 Kendaraan Lain yang Dimiliki.....	32
4.2.9 Jarak Tempuh.....	33
4.2.10 Waktu Perjalanan.....	33

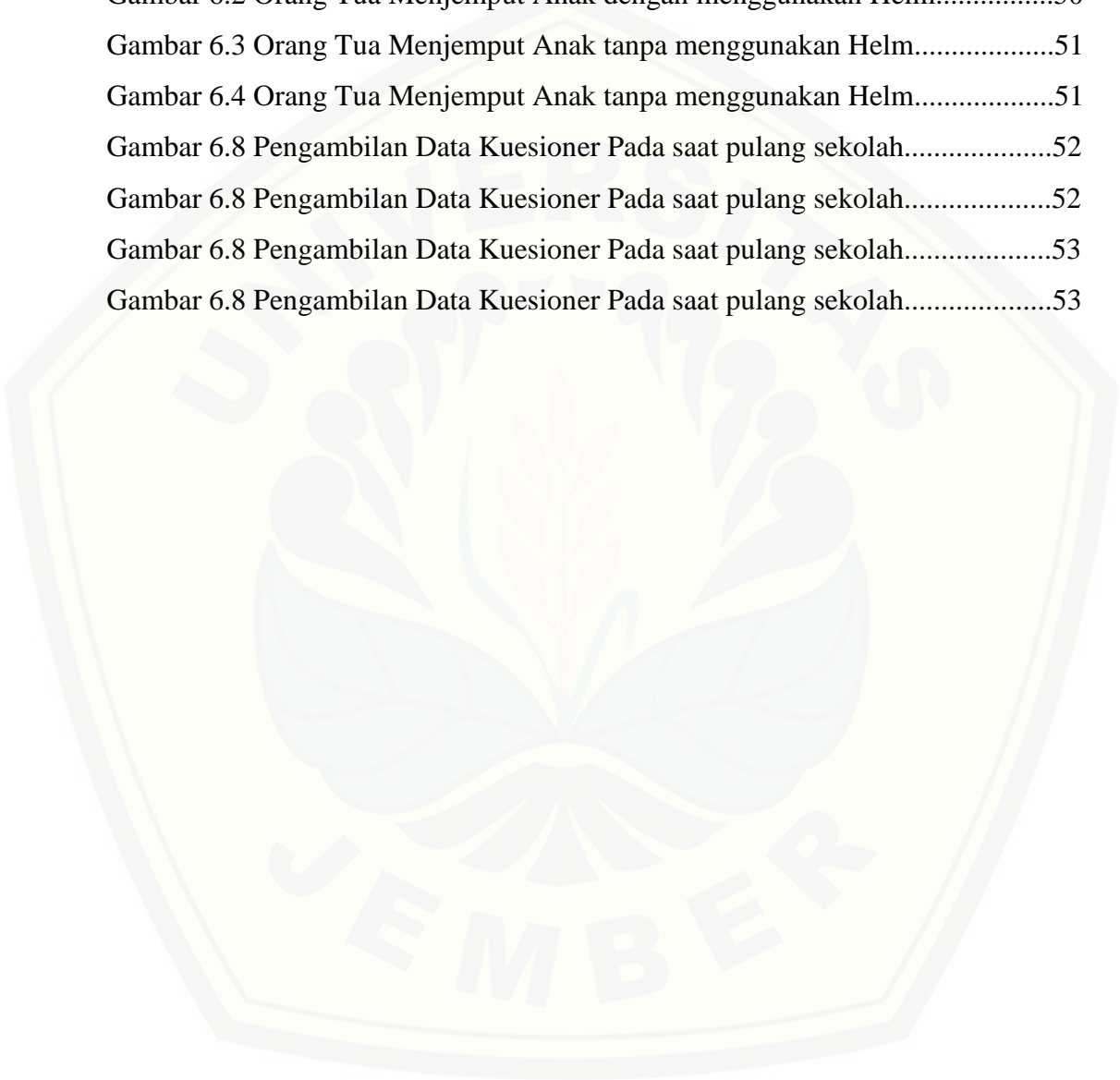
4.2.11 Frekuensi Penggunaan Kendaraan.....	33
4.2.12 Penggunaan Helm.....	34
4.2.13 Pernah Mengalami Kecelakaan.....	35
4.2.14 Karakteristik Orang Tua dan Anak dalam hal berkendara.....	35
4.3 Model Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Terhadap Penggunaan Helm pada Pengguna Kendaraan Bermotor.....	36
4.3.1 Uji Korelasi.....	36
4.3.2 Hasil Model Regresi.....	37
4.3.3 Menguji Kelayakan Model Regresi.....	38
4.3.4 Menilai Keseluruhan Model (<i>Overall Model Fit</i>).....	39
4.3.5 Uji Hipotesis.....	39
4.4 Model Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Terhadap Pernah Mengalami Kecelakaan.....	40
4.4.1 Uji Korelasi.....	40
4.4.2 Hasil Model Regresi.....	41
4.4.3 Menguji Kelayakan Model Regresi.....	43
4.4.4 Menilai Keseluruhan Model (<i>Overall Model Fit</i>).....	43
4.4.5 Uji Hipotesis.....	44
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....	44
5.1 Kesimpulan.....	44
5.2 Saran.....	45
DAFTAR PUSTAKA.....	46

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Nilai Error untuk respon Biner.....	11
Tabel 3.1 Variabel Penelitian.....	21
Tabel 3.2 Pembagian Kategori Variabel Penjelas dalam Penelitian.....	22
Tabel 3.3 Pembagian Kategori Variabel Terikat dalam Penelitian.....	23
Tabel 4.1 Persentase Jenis Kelamin.....	27
Tabel 4.2 Persentase Usia.....	28
Tabel 4.3 Persentase Pendidikan.....	28
Tabel 4.4 Persentase Penghasilan.....	29
Tabel 4.5 Persentase Pekerjaan.....	30
Tabel 4.6 Persentase Kepemilikan Kendaraan.....	30
Tabel 4.7 Persentase Jumlah Kendaraan yang Dimiliki.....	31
Tabel 4.8 Persentase Kendaraan Lain yang Dimiliki.....	31
Tabel 4.9 Persentase Jarak Tempuh.....	32
Tabel 4.10 Persentase Waktu Perjalanan.....	32
Tabel 4.11 Persentase Frekuensi Penggunaan Kendaraan.....	33
Tabel 4.12 Persentase Penggunaan Helm.....	33
Tabel 4.13 Persentase Pernah Mengalami Kecelakaan.....	34
Tabel 4.14 Persentase Karakteristik Orang Tua dan Siswa.....	34
Tabel 4.15 Uji Korelasi Terhadap Penggunaan Helm.....	35
Tabel 4.16 Hasil Regresi Jenis Kelamin, Usia, Pendidikan.....	36
Tabel 4.17 Hasil Regresi.....	36
Tabel 4.18 Hasil <i>Hosmer and Lemeshow Test</i>	38
Tabel 4.19 Hasil <i>Overall Model Fit</i>	38
Tabel 4.20 Hasil <i>Omnibus Test of Model Coefficients</i>	39
Tabel 4.21 Uji Korelasi Terhadap Pernah Mengalami Kecelakaan.....	39
Tabel 4.22 Hasil Regresi.....	40
Tabel 4.23 Hasil Regresi.....	41
Tabel 4.24 Hasil <i>Hosmer and Lemeshow Test</i>	42
Tabel 4.25 Hasil <i>Overall Model Fit</i>	42
Tabel 4.26 Hasil <i>Omnibus Test of Model Coefficients</i>	43

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Gambar Fungsi Logistik.....	10
Gambar 2.2 Bagan Teknik Sampling.....	14
Gambar 6.1 Orang Tua Menjemput Anak dengan menggunakan Helm.....	50
Gambar 6.2 Orang Tua Menjemput Anak dengan menggunakan Helm.....	50
Gambar 6.3 Orang Tua Menjemput Anak tanpa menggunakan Helm.....	51
Gambar 6.4 Orang Tua Menjemput Anak tanpa menggunakan Helm.....	51
Gambar 6.8 Pengambilan Data Kuesioner Pada saat pulang sekolah.....	52
Gambar 6.8 Pengambilan Data Kuesioner Pada saat pulang sekolah.....	52
Gambar 6.8 Pengambilan Data Kuesioner Pada saat pulang sekolah.....	53
Gambar 6.8 Pengambilan Data Kuesioner Pada saat pulang sekolah.....	53



BAB 1. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pada *Global Status Report on Road Safety* (2013) tercatat sekitar 1,24 juta orang meninggal dunia setiap tahunnya karena kecelakaan lalu lintas. WHO (*World Health Organization*) (2013) juga menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas menempati urutan ke-8 penyebab kematian di dunia. Pada tahun 2030 perkiraan, bila tidak ada penanganan yang baik maka kecelakaan di lalu lintas akan menjadi penyebab kematian nomor 5 di dunia. Data WHO tahun 2011 tercatat rata-rata angka kematian 1.000 anak-anak dan remaja setiap harinya. Dalam publikasi WHO (*World Health Organization*) (2008) disebutkan bahwa anak-anak dalam berlalu lintas kurang memiliki pengetahuan, keterampilan dan tingkat konsentrasi yang dibutuhkan untuk perjalanan yang berkeselamatan. Adapun berbagai perilaku anak-anak yang tanpa mereka sadari dapat meningkatkan risiko kecelakaan antara lain bergurau dan tidak konsentrasi saat bersepeda atau berjalan kaki, saat menyeberang jalan tidak terlebih dahulu melihat ke arah kanan-kiri-kanan, tidak memperhatikan rambu-rambu lalu lintas dan warna lampu lalu lintas saat menyeberang. (Desvira Natasya, 2015).

Badan Pusat Statistik Kabupaten Jember mencatat peningkatan jumlah kendaraan di Kabupaten Jember dari tahun 2014 sampai tahun 2016 sebesar 13% kendaraan (BPS Jember, 2017). Meningkatnya tingkat jumlah kendaraan juga dapat menyebabkan besarnya tingkat kecelakaan lalu lintas. Berikut data jumlah kecelakaan di Kabupaten Jember dari tahun 2014 sampai tahun 2016 berturut-turut sebesar 2759 kejadian, dengan jumlah korban meninggal sebanyak 1472 korban jiwa (Kepolisian Republik Indonesia Resort Jember, 2018).

Upaya untuk mengurangi jumlah kecelakaan di Kabupaten Jember dengan cara mematuhi rambu-rambu lalu lintas yang ada. Banyak orang yang masih melalaikan atau pun meremehkan tentang keselamatan. Terutama pelajar Sekolah Dasar (SD) masih banyak yang belum menggunakan atribut keselamatan yang lengkap seperti helm yang sudah Standar Nasional Indonesia (SNI) dan bagi yang berkendara roda empat belum menggunakan sabuk pengaman di kedua sisi.

Orang tua pelajar yang sering tidak memasang atribut keselamatan kepada anaknya pada saat perjalanan ke sekolah. Hal ini sangat berisiko akan terjadinya kejadian yang sangat fatal jika terjadi kecelakaan di jalan dan dapat berujung hilangnya nyawa. Sebenarnya dalam hal ini sudah ada di dalam peraturan pemerintah dan ada yang mengawasi tentang ketertiban dalam lalu lintas yaitu polisi tapi karena kurangnya jumlah personil polisi tidak dapat mengawasi setiap orang satu per satu untuk menjaga atau menegur pengguna jalan yang tidak menggunakan atribut lengkap. Di dalam penelitian ini akan membahas tentang Evaluasi Keselamatan Siswa Sekolah Dasar Pada Saat Perjalanan Menuju Ke Sekolah Di Kabupaten Jember dengan menggunakan metode analisis regresi logistik. Dari data yang di dapat akan menghasilkan persentase keselamatan anak pada saat perjalanan ke sekolah.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, permasalahan yang dapat dibahas dalam penelitian ini adalah

1. Bagaimana kondisi tingkat keselamatan pada saat perjalanan ke sekolah?
2. Bagaimana karakteristik para orang tua yang melakukan antar jemput pada pelajar?
3. Apa faktor-faktor yang mempengaruhi orang tua dalam menyediakan atribut keselamatan pada siswa?

1.3 Tujuan

Tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui kondisi tingkat keselamatan pada saat perjalanan ke sekolah.
2. Untuk mengetahui karakteristik orang tua pelajar pada saat melakukan antar jemput sekolah.
3. Untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi orang tua dalam menyediakan atribut keselamatan pada siswa.

1.4 Manfaat

Manfaat yang dicapai dari penelitian ini adalah:

1. Sebagai masukan bagi pihak yang berkepentingan dalam upaya meningkatkan keselamatan jalan.
2. Sebagai bahan referensi dan informasi bagi masyarakat umum dan para mahasiswa.
3. Sebagai tambahan ilmu pengetahuan tentang keselamatan jalan dan mampu diterapkan di kehidupan sehari-hari

1.5 Batasan Masalah

Ada beberapa batasan-batasan masalah di dalam penelitian ini adalah:

1. Pengambilan sampel terdiri dari 3 sekolah di Kabupaten Jember yaitu SDN Jember Lor 1, SDN Jember Lor 3, SDN Gebang 1.
2. Orang tua yang memiliki anak rentang umur pelajar 5 sampai 12 tahun atau yang bersekolah tingkat Sekolah Dasar (SD)
3. Pengambilan data dilakukan dengan cara pengamatan langsung dan secara kuesioner.

BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Kecelakaan Lalu Lintas

2.1.1 Pengertian Umum Kecelakaan Lalu Lintas

Berdasarkan Undang Undang nomor 22 tahun 2009 pasal mengenai lalu lintas dan angkutan jalan menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan lalu lintas menurut Undang Undang nomor 22 tahun 2009 meliputi:

1. Kecelakaan lalu lintas ringan
Didefinisikan sebagai kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang.
2. Kecelakaan lalu lintas sedang
Didefinisikan sebagai kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang.
3. Kecelakaan lalu lintas berat
Didefinisikan sebagai kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.

2.2.2 Korban Kecelakaan

Menurut Peraturan Pemerintah RI Nomor 43 Tahun 1993 tentang prasarana dan lalu lintas jalan Pasal 93 menyatakan korban kecelakaan lalu lintas dapat berupa.

1. Korban mati (*fatal*) adalah yang dipastikan mati sebagai akibat kecelakaan lalu lintas dalam waktu paling lama 30 hari setelah kejadian tersebut.
2. Korban luka berat (*serious injury*) adalah korban yang karena lukanya menderita cacat tetap atau harus dirawat dalam jangka panjang waktu lebih dari 30 hari sejak terjadinya kecelakaan. Arti cacat tetap: bila sesuatu anggota badan hilang atau tidak dapat digunakan sama sekali dan tidak dapat sembuh/pulih untuk selama-lamanya.

3. Korban luka ringan (*slight injury*) adalah korban yang tidak termasuk korban mati atau luka berat.

2.2.3 Penyebab Terjadinya Kecelakaan

Terdapat empat faktor yang berkontribusi terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas yaitu faktor manusia, kendaraan, kondisi jalan, dan lingkungan.

1. Faktor Manusia

Faktor manusia merupakan faktor yang paling dominan menyebabkan terjadinya kecelakaan. Hal ini disebabkan oleh manusia memegang kontrol penuh terhadap apa yang dikendarainya. Setiap pengemudi mempunyai waktu reaksi, konsentrasi, tingkat intelegensi dan karakter yang berbeda-beda.

2. Faktor Kendaraan

Kondisi kendaraan yang kurang baik merupakan pemicu terjadinya kecelakaan lalu lintas. Selain itu kendaraan yang sering disebut sebagai penyebab terjadinya kecelakaan dengan tingkat fasilitas yang tinggi. Faktor-faktor dari kendaraan adalah jarak penglihatan, ukuran dan berat.

3. Faktor Jalan

Keadaan jalan dapat menjadi pemicu terjadinya kecelakaan lalu lintas. Kondisi jalan yang kurang baik dapat meningkatkan potensi terjadinya kecelakaan lalu lintas. Kondisi yang kurang baik tersebut adalah desain jalan yang kurang baik, kondisi konstruksi perkerasan yang rusak dan permukaan jalan yang tidak rata. Selain itu jalan perlu dilengkapi dengan kelengkapan jalan seperti marka jalan, pulau lalu lintas, jalur pemisah, lampu lalu lintas guna membantu mengatur arus lalu lintas.

4. Faktor Lingkungan

Kondisi lingkungan terutama cuaca jika tidak bisa diantisipasi pengemudi dengan baik dapat memicu terjadinya kecelakaan. Pengemudi harus mempunyai kejelian dalam berkendara agar dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan lalu lintas.

2.2 Kecelakaan yang Melibatkan Siswa

Dalam publikasi WHO (2008) disebutkan bahwa anak-anak dalam berlalu lintas kurang memiliki pengetahuan, keterampilan dan tingkat konsentrasi yang dibutuhkan untuk perjalanan yang berkeselamatan. Adapun berbagai perilaku anak-anak yang tanpa mereka sadari dapat meningkatkan risiko kecelakaan antara lain bergurau dan tidak konsentrasi saat bersepeda atau berjalan kaki, saat menyeberang jalan tidak terlebih dahulu melihat ke arah kanan-kiri-kanan, tidak memperhatikan rambu-rambu lalu lintas dan warna lampu lalu lintas saat menyeberang. Kondisi lingkungan jalan yang kurang memperhatikan keselamatan anak-anak terutama di area sekolah yang tidak ada *Zebra Cross*, trotoar dan median tidak memadai dan tidak ada jalur aman bersepeda juga dapat meningkatkan risiko kecelakaan. Analisis tingkat kerawanan pada siswa dapat ditinjau dari pola perjalanan siswa ke dan dari sekolah, pengetahuan tentang keselamatan, kebiasaan berlalu lintas dan persepsi berlalu lintas.

Terdapat beberapa faktor yang menyebabkan meningkatnya resiko anak-anak pada saat perjalanan menuju ke sekolah adalah :

1. Tidak Memakai Helm

Jarak tempuh yang tidak jauh membuat pengendara sepeda motor sering mengabaikan penggunaan helm. Peristiwa seperti itu menimbulkan peluang untuk terjadi kecelakaan dan cedera.

2. Tidak Mematuhi Rambu Lalu Lintas

Peluang terjadinya kecelakaan juga disebabkan oleh melanggarnya pengendara terhadap rambu-rambu lalu lintas. Khususnya dalam peristiwa ini adalah pengendara sepeda motor. Menerobos *traffic light*, menyalip dari kiri, dan berkendara dengan kecepatan tinggi kebanyakan dilakukan oleh pengendara sepeda motor, karena peluang melakukan hal-hal tersebut sangat besar dilakukan oleh pengendara sepeda motor.

2.3 Keselamatan Lalu Lintas

Keselamatan lalu lintas bertujuan untuk menurunkan korban kecelakaan lalu-lintas di jalan. Kecelakaan lalu-lintas adalah kejadian di mana sebuah

kendaraan bermotor tabrakan dengan benda lain dan menyebabkan kerusakan. Kadang kecelakaan ini dapat mengakibatkan luka-luka atau kematian manusia atau binatang. Kecelakaan lalu-lintas menelan korban jiwa di dunia ini sekitar 1,2 juta manusia setiap tahun menurut WHO, dimana di Indonesia berdasarkan data yang dikeluarkan oleh Kepolisian Indonesia mencapai angka 20 188 orang meninggal pada tahun 2008. Hal inilah yang mendorong pemerintah untuk bekerja keras menyusun program dalam rangka meningkatkan keselamatan dalam berlalu lintas dengan target menurunkan angka kecelakaan.

2.3.1 Tahapan Program Keselamatan Lalu Lintas

Dari buku pedoman keselamatan jalan yang dikeluarkan ADB (*Asian Development Bank*) bersama dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat ada tiga (3) tahapan pendekatan intervensi peningkatan keselamatan.

1. Tahap 1

Membangkitkan kepedulian, hal ini merupakan salah satu permasalahan yang cukup memprihatinkan di Indonesia sehingga perlu perhatian yang tinggi untuk meningkatkan kepedulian masyarakat terhadap pentingnya keselamatan dalam berlalu lintas yang dapat dilakukan melalui menyebarluaskan dampak kecelakaan, angka kecelakaan kepada para pengambil keputusan untuk menggugah mereka seperti Dewan Perwakilan Rakyat baik nasional maupun tingkat daerah, Pejabat Pemerintah Pusat maupun Pemerintah Daerah. Langkah lain yang perlu dilakukan pada tahapan ini adalah identifikasi dari permasalahan keselamatan lalu lintas termasuk meninjau kembali program keselamatan yang telah dan sedang dilaksanakan.

2. Tahap 2

Rencana aksi prioritas, setelah mengenali permasalahan yang ditemukan dalam tahap 1 maka langkah selanjutnya adalah merumuskan program prioritas yang perlu segera dilaksanakan, apakah merumuskan kembali peraturan perundangan untuk meningkatkan keselamatan, menyempurnakan organisasi yang menangani permasalahan kecelakaan dan perumusan program keselamatan disertai dengan langkah untuk

melakukan penertiban terhadap angka pelanggaran lalu lintas. Hal ini penting mengingat bahwa sebagian besar kecelakaan yang terjadi didahului oleh pelanggaran ketentuan/aturan lalu lintas.

3. Program 5 tahun untuk keselamatan jalan, langkah strategis lebih lanjut adalah menyusun program keselamatan yang lebih makro untuk menurunkan angka kecelakaan secara nyata, misalnya dengan merubah undang-undang seperti yang telah dilaksanakan dengan telah terbitnya Undang-undang No 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan, yang masih harus ditindaklanjuti dengan perumusan peraturan pelaksanaannya seperti misalnya peraturan pelaksanaan yang berkaitan dengan penerapan penegakan hukum elektronik. Langkah lain yang perlu dilaksanakan dalam program 5 tahun adalah identifikasi dan analisis *black spot* lokasi yang rawan kecelakaan dan dilanjutkan audit keselamatan, untuk kemudian dilakukan langkah perbaikan.

2.3.2 Program Keselamatan Lalu Lintas

Program keselamatan merupakan prioritas utama dalam pengembangan sistem transportasi sehingga perlu ditangani dengan sebaik-baiknya sehingga setiap program yang dibuat oleh pemerintah merupakan bagian dari penurunan angka kecelakaan lalu lintas. Oleh karena itu program keselamatan lalu lintas diarahkan kepada beberapa langkah sebagai berikut:

1. Pengembangan sistem pangkalan data kecelakaan lalu lintas yang mudah diakses oleh instansi pemerintah, akademisi atau pun masyarakat sebagai masukan dalam mempersiapkan langkah peningkatan keselamatan lalu lintas.
2. Melakukan koordinasi antar instansi dalam rangka meningkatkan keselamatan lalu lintas
3. Menciptakan suatu sumber pendanaan keselamatan lalu lintas yang berkesinambungan

4. Merencanakan dan merencanakan langkah-langkah untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas
5. Melakukan perbaikan terhadap lokasi-lokasi rawan kecelakaan
6. Ikut berpartisipasi dalam pelaksanaan pendidikan keselamatan bagi anak sekolah
7. Meningkatkan kualitas pengemudi
8. Melakukan program penyuluhan keselamatan
9. Meningkatkan standar keselamatan kendaraan
10. Penyempurnaan peraturan perundangan lalu lintas dan angkutan jalan
11. Peningkatan pelaksanaan penegakan hukum
12. Pengembangan sistem pertolongan pertama pada kecelakaan
13. Pengembangan penelitian keselamatan jalan

2.4 Regresi Logistik

Regresi Logistik adalah suatu analisis regresi yang digunakan untuk menggambarkan hubungan antara variabel respon (*outcome atau dependent*) dengan sekumpulan variabel prediktor (*explanatory atau independent*), dimana variabel respon bersifat biner atau dikotomis. Variabel dikotomis adalah variabel yang hanya mempunyai dua kemungkinan nilai, misalnya sukses dan gagal. Sedangkan variabel prediktor sering disebut juga dengan covariate.

Untuk memudahkan, maka variabel respon diberi notasi Y dan variabel prediktor dinotasikan dengan X. Apabila Y menghasilkan dua kategori, misalnya "1" jika berhasil dan "0" jika gagal, maka variabel Y tersebut mengikuti distribusi Bernoulli, dengan fungsi probabilitasnya adalah :

$$f(y_i) = \pi^{y_i} (1 - \pi)^{1-y_i}, y_i = 0, 1 \dots \dots \dots (2.1)$$

jika $y_i = 0$ maka $f(y_i) = 1 - \pi$ dan jika $y_i = 1$ maka $f(y_i) = \pi$

Distribusi dari variabel respon ini merupakan pembeda antara regresi logistik dengan regresi linier. Pada regresi linier variabel responnya diasumsikan

berdistribusi normal sedangkan untuk variabel respon pada regresi logistik bersifat dikotomus. Dan fungsi Logistik tersebut adalah sebagai berikut :

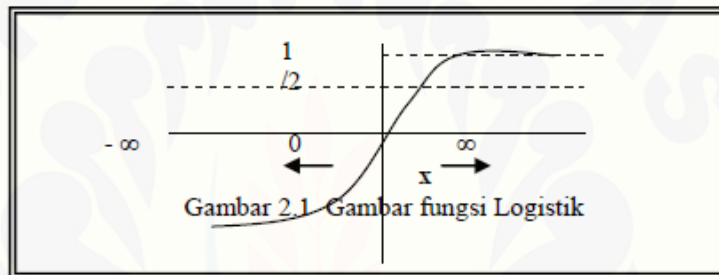
$$f(x) = \frac{1}{1+e^{-x}} \dots\dots\dots (2.2)$$

dimana nilai x berkisar antara $-\infty$ sampai $+\infty$.

Jika $x = -\infty$, maka $\lim_{x \rightarrow -\infty} f(x) = 0$

Jika $x = +\infty$, maka $\lim_{x \rightarrow +\infty} f(x) = 1$

Dengan melihat kemungkinan nilai $f(x)$ yang berkisar antara 0 dan 1 ini, menunjukkan bahwa regresi logistik sebenarnya menggambarkan probabilitas terjadinya suatu kejadian. Kurva fungsi logistik dapat dilihat pada gambar 2.1



Kurva tersebut bentuknya mirip dengan huruf S. Nilai x dalam hal ini bisa dianggap sebagai kombinasi dari berbagai penyebab timbulnya suatu kejadian, dimana efek x dapat minimal dengan rendahnya nilai x sampai batas tertentu, dan kemudian pengaruhnya akan meningkat dengan cepat dan probabilitasnya akan tetap tinggi mendekati 1. Untuk mempermudah notasi maka digunakan nilai $\pi(x) = E(Y|X)$ untuk menyatakan rata-rata bersyarat dari Y jika diberikan nilai x. Bentuk model regresi logistik adalah :

$$\pi(x) = \frac{\exp(\beta_0 + \beta_1 x)}{1 + \exp(\beta_0 + \beta_1 x)} \dots\dots\dots (2.3)$$

Untuk mempermudah menaksir parameter regresinya, maka $\pi(x)$ pada persamaan (2.3) ditransformasi dengan menggunakan *transformasi logit*. Uraian tentang transformasi logit adalah sebagai berikut :

$$\pi(x) = \frac{\exp(\beta_0 + \beta_1 x)}{1 + \exp(\beta_0 + \beta_1 x)}$$

$$\{\pi(x)\}\{1 + \exp(\beta_0 + \beta_1 x)\} = \{\exp(\beta_0 + \beta_1 x)\}$$

$$\{\pi(x)\} + \{\pi(x) \exp(\beta_0 + \beta_1 x)\} = \{\exp(\beta_0 + \beta_1 x)\}$$

$$\pi(x) = \{\exp(\beta_0 + \beta_1 x)\} - \{\pi(x) \exp(\beta_0 + \beta_1 x)\}$$

$$\pi(x) = \{1 - \pi(x)\} \exp(\beta_0 + \beta_1 x)$$

$$\frac{\pi(x)}{1 - \pi(x)} = \exp(\beta_0 + \beta_1 x)$$

$$\ln \left[\frac{\pi(x)}{1 - \pi(x)} \right] = \ln \{ \exp(\beta_0 + \beta_1 x) \}$$

$$g(x) = \beta_0 + \beta_1 x \dots\dots\dots (2.4)$$

$g(x)$ disebut dengan bentuk logit.

Pada model regresi linier diasumsikan bahwa pengamatan pada variabel respon dinyatakan sebagai $Y = E(Y|X) + e$, dimana e adalah error yang mengikuti distribusi normal dengan mean sama dengan nol dan varians konstan. Sedangkan pada regresi logistik, pola distribusi bersyarat variabel responnya adalah $Y = \pi(x) + e$, yang memiliki dua macam nilai error yaitu :

Untuk $y = 1$ maka $e = 1 - \pi(x)$, dengan peluang $\pi(x)$

Untuk $y = 0$ maka $e = -\pi(x)$, dengan peluang $1 - \pi(x)$

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.1

Tabel 2.1 Nilai Error untuk respon Biner

Y	Error	P(e(x)) = y
1	$1 - \pi(x)$	$\pi(x)$
2	$\pi(x)$	$1 - \pi(x)$

Sehingga distribusi errornya mempunyai mean sama dengan nol dan varians , yang mengikuti distribusi binomial. $\{\pi(x)(1- \pi(x))\}$ Model regresi logistik pada persamaan (2.3) adalah model *univariate* karena banyaknya variabel prediktor hanya satu. Pada regresi logistik ini dapat juga disusun suatu model yang terdiri dari banyak variabel prediktor dengan skala pengukuran data yang berbeda. Model dengan banyak variabel prediktor ini disebut dengan model

regresi logistik *multiple*. Model regresi logistik multiple dengan k variabel prediktor adalah :

$$\pi(x) = \frac{\exp(\beta_0 + \beta_1 x_1 + \dots + \beta_k x_k)}{1 + \exp(\beta_0 + \beta_1 x_1 + \dots + \beta_k x_k)} \dots\dots\dots (2.5)$$

dimana k adalah banyaknya variabel prediktor.

Apabila model pada persamaan (2.5) ditransformasikan dengan transformasi logit, maka dengan cara transformasi logit pada model univariate, dan didapatkan bentuk logit :

$$g(x) = \beta_0 + \beta_1 x_1 + \dots + \beta_k x_k \dots\dots\dots (2.6)$$

2.4.1 Uji Kelayakan Model

Kelayakan model regresi dinilai dengan menggunakan *Hosmer and Lemeshow's Goodness of Fit Test*. Jika nilai statistik *Hosmer and Lemeshow Goodness of fit* lebih besar daripada 0,05 maka model dapat disimpulkan mampu memprediksi nilai observasinya atau dapat dikatakan model dapat diterima karena sesuai dengan data observasinya.

Dalam penelitian ini, *Overall Model Fit* digunakan untuk menilai keseluruhan model yang dilakukan dengan membandingkan nilai antara *-2 Log Likelihood (-2LL)* pada awal (*Block Number = 0*), dimana model hanya memasukkan konstanta dengan nilai *-2 Log Likelihood (-2LL)* pada akhir (*Block Number = 1*), dimana model memasukkan konstanta dan variabel bebas. Adanya pengurangan nilai antara *-2LL* awal (*initial -2LL function*) dengan nilai *-2LL* pada langkah berikutnya (*-2LL* akhir) menunjukkan bahwa model yang dihipotesiskan fit dengan data.

Besarnya nilai koefisien determinasi pada model regresi logistik ditunjukkan dengan nilai Nagelkerke R square. Nilai Nagelkerke R Square dapat diinterpretasikan seperti nilai R Square pada regresi berganda. Tujuan dari pengujian ini adalah untuk mengetahui seberapa besar kombinasi variabel independen yaitu karakteristik sosio-ekonomi, pergerakan, pengalaman, dan perilaku pengendara sepeda motor mampu menjelaskan variasi variabel dependen yaitu kemungkinan untuk mengalami kecelakaan.

Untuk menguji hipotesis ini maka digunakan uji signifikansi. Adapun hasil pengujian hipotesis dilakukan dengan cara membandingkan nilai Omnibus Test of Model Coefficients yaitu nilai peluang chi square hitung dengan nilai alpha 5% (0,05). Hipotesis penelitian kali ini yaitu variabel independen berpengaruh signifikan secara simultan terhadap Peluang terjadinya kecelakaan.

Uji Wald atau uji parsial merupakan pengujian signifikansi koefisien secara sendiri-sendiri. Uji Wald sama seperti uji T, menurut M. Jainuri uji T adalah salah satu test statistik yang dipergunakan untuk menguji kebenaran atau kepalsuan hipotesis nol/nihil (H_0) yang menyatakan bahwa diantara dua buah mean sampel yang diambil secara random dari populasi yang sama tidak terdapat perbedaan yang signifikan. Sedangkan menurut Hosmer dan Lemeshow (1989) pengujian variabel dilakukan satu per satu menggunakan statistik uji Wald. Uji ini dilakukan dengan membandingkan model terbaik, yang dihasilkan oleh uji simultan (uji G) terhadap model tanpa variabel bebas dalam model terbaik. Hipotesis yang akan diuji adalah sebagai berikut:

1. $H_0: \beta_j=0$, artinya tidak ada pengaruh antara variabel independen ke-j terhadap variabel dependen.
2. $H_1: \beta_j \neq 0$, artinya ada pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen

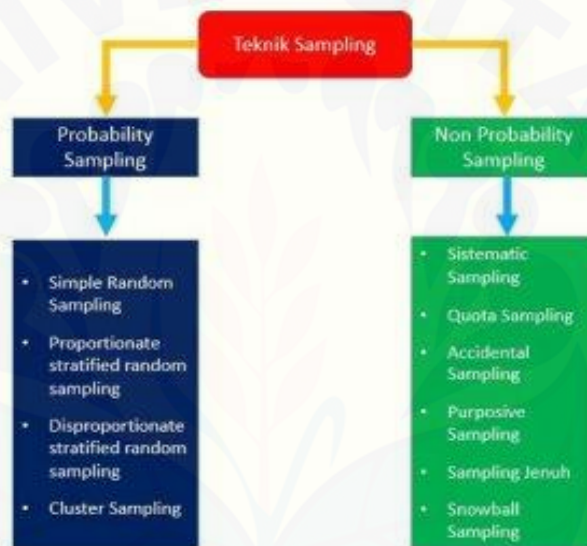
2.5 Metode Sampling

Teknik sampling dalam penelitian berdasarkan statistikan dan pakar akan dijelaskan pada kesempatan ini. Teknik sampling adalah teknik yang dilakukan untuk menentukan sampel. Jadi, sebuah penelitian yang baik haruslah memperhatikan dan menggunakan sebuah teknik dalam menetapkan sampel yang akan diambil sebagai subjek penelitian.

Pengertian teknik sampling menurut Sugiyono (2001) adalah: Teknik sampling adalah merupakan teknik pengambilan sampel (Sugiyono, 2001: 56). Pengertian teknik sampling menurut Margono (2004) adalah: Teknik sampling adalah cara untuk menentukan sampel yang jumlahnya sesuai dengan ukuran

sampel yang akan dijadikan sumber data sebenarnya, dengan memperhatikan sifat-sifat dan penyebaran populasi agar diperoleh sampel yang representatif.

Untuk menentukan sampel dalam penelitian, terdapat berbagai teknik sampling yang digunakan. Teknik sampling berdasarkan adanya randomisasi, yakni pengambilan subjek secara acak dari kumpulannya, dapat dikelompokkan menjadi 2 yaitu sampling non probabilitas dan sampling probabilitas. Menurut Sugiyono (2001), untuk menentukan sampel yang akan digunakan dalam penelitian, terdapat berbagai teknik sampling yang digunakan secara skematis ditunjukkan pada diagram berikut ini:



Gambar 2.2 Bagan Teknik Sampling

1. Probability Sampling

Probability sampling menuntut bahwasanya secara ideal peneliti telah mengetahui besarnya populasi induk, besarnya sampel yang diinginkan telah ditentukan, dan peneliti bersikap bahwa setiap unsur atau kelompok unsur harus memiliki peluang yang sama untuk dijadikan sampel. Adapun jenis-jenis Probability sampling adalah sebagai berikut :

a. Simple Random Sampling

Menurut Sugiyono (2001:57) dinyatakan *simple* (sederhana) karena pengambilan sampel anggota populasi dilakukan secara acak tanpa memperhatikan strata

yang ada dalam populasi itu. Cara demikian dilakukan bila anggota populasi dianggap homogen. Teknik ini dapat dipergunakan bilamana jumlah unit sampling di dalam suatu populasi tidak terlalu besar.

b. Proportionate stratified random sampling

Menurut Sugiyono (2001: 58) teknik ini digunakan bila populasi mempunyai anggota/unsur yang tidak homogen dan berstrata secara proporsional. Misalnya suatu organisasi yang mempunyai pegawai dari berbagai latar belakang pendidikan, maka populasi pegawai itu berstrata.

c. Disproportionate stratified random sampling

Sugiyono (2001: 59) menyatakan bahwa teknik ini digunakan untuk menentukan jumlah sampel bila populasinya berstrata tetapi kurang proporsional. Misalnya pegawai dari PT tertentu mempunyai mempunyai 3 orang lulusan S3, 4 orang lulusan S2, 90 orang lulusan S1, 800 orang lulusan SMU, 700 orang lulusan SMP, maka 3 orang lulusan S3 dan empat orang S2 itu diambil semuanya sebagai sampel. Karena dua kelompok itu terlalu kecil bila dibandingkan dengan kelompok S1, SMU dan SMP.

d. Area (cluster) sampling (sampling menurut daerah)

Teknik ini disebut juga cluster random sampling. Menurut Margono (2004: 127), teknik ini digunakan bilamana populasi tidak terdiri dari individu-individu, melainkan terdiri dari kelompok-kelompok individu atau *cluster*. Teknik sampling daerah digunakan untuk menentukan sampel bila objek yang akan diteliti atau sumber data sangat luas, misalnya penduduk dari suatu negara, provinsi atau kabupaten. Teknik sampling daerah ini sering digunakan melalui dua tahap, yaitu tahap pertama menentukan sampel daerah, dan tahap berikutnya

menentukan orang-orang yang ada pada daerah itu secara sampling juga. Teknik ini dapat digambarkan di bawah ini.

2. *Nonprobability Sampling*

Non Probability sampling adalah sebuah teknik sampling yang tidak memperhatikan banyak variabel dalam penarikan sampel. Sampel-sampel dari Nonprobability Sampling juga disebut sebagai subjek penelitian dimana hasil dari uji yang dilakukan pada sampling tidak memiliki hubungan dengan populasi. Tujuan penggunaan teknik sampling ini lebih banyak melekat pada materi yang diujikan sedangkan pada *random sampling* atau *probability Sampling*, tujuan penelitian melekat pada nilai dari materi pada populasi yang diujikan.

a. Sampling Sistematis

Sugiyono (2001:60) menyatakan bahwa sampling sistematis adalah teknik penentuan sampel berdasarkan urutan dari anggota populasi yang telah diberi nomor urut. Misalnya anggota populasi yang terdiri dari 100 orang. Dari semua anggota diberi nomor urut, yaitu nomor 1 sampai dengan nomor 100. Pengambilan sampel dapat dilakukan dengan nomor ganjil saja, genap saja, atau kelipatan dari bilangan tertentu, misalnya kelipatan dari bilangan lima. Untuk itu, yang diambil sebagai sampel adalah 5, 10, 15, 20 dan seterusnya sampai 100.

b. Quota Sampling

Menurut Sugiyono (2001: 60) menyatakan bahwa sampling kuota adalah teknik untuk menentukan sampel dari populasi yang mempunyai ciri-ciri tertentu sampai jumlah (kuota) yang diinginkan. Menurut Margono (2004: 127) dalam teknik ini jumlah populasi tidak diperhitungkan akan tetapi diklasifikasikan dalam beberapa kelompok. Sampel diambil dengan memberikan jatah atau

quorum tertentu terhadap kelompok. Pengumpulan data dilakukan langsung pada unit sampling. Setelah kuota terpenuhi, pengumpulan data dihentikan. Sebagai contoh, akan melakukan penelitian terhadap pegawai golongan II dan penelitian dilakukan secara kelompok. Setelah jumlah sampel ditentukan 100 dan jumlah anggota peneliti berjumlah 5 orang, maka setiap anggota peneliti dapat memilih sampel secara bebas sesuai dengan karakteristik yang ditentukan (golongan II) sebanyak 20 orang. Teknik ini disebut juga cluster random sampling.

c. Sampling Aksidental

Sampling aksidental adalah teknik penentuan sampel berdasarkan kebetulan, yaitu siapa saja yang secara kebetulan bertemu dengan peneliti dapat digunakan sebagai sampel, bila dipandang orang yang kebetulan ditemui itu cocok sebagai sumber data (Sugiyono, 2001: 60). Menurut Margono (2004: 27) menyatakan bahwa dalam teknik ini pengambilan sampel tidak ditetapkan lebih dahulu. Peneliti langsung mengumpulkan data dari unit sampling yang ditemui. Misalnya penelitian tentang pendapat umum mengenai pemilu dengan mempergunakan setiap warga negara yang telah dewasa sebagai unit sampling. Peneliti mengumpulkan data langsung dari setiap orang dewasa yang dijumpainya, sampai jumlah yang diharapkan terpenuhi.

d. Purposive Sampling

Sugiyono (2001: 61) menyatakan bahwa sampling purposive adalah teknik penentuan sampel dengan pertimbangan tertentu. Menurut Margono (2004:128), pemilihan sekelompok subjek dalam purposive sampling didasarkan atas ciri-ciri tertentu yang dipandang

mempunyai sangkut paut yang erat dengan ciri-ciri populasi yang sudah diketahui sebelumnya, dengan kata lain unit sampel yang dihubungi disesuaikan dengan kriteria-kriteria tertentu yang diterapkan berdasarkan tujuan penelitian. Misalnya, akan melakukan penelitian tentang disiplin pegawai maka sampel yang dipilih adalah orang yang memenuhi kriteria-kriteria kedisiplinan pegawai.

e. Sampling Jenuh

Menurut Sugiyono (2001:61) sampling jenuh adalah teknik penentuan sampel bila semua anggota populasi digunakan sebagai sampel. Hal ini sering dilakukan bila jumlah populasi relatif kecil, kurang dari 30 orang. Istilah lain sampel jenuh adalah sensus, dimana semua anggota populasi dijadikan sampel.

f. *Snowball* Sampling

(Sugiyono, 2001: 61), *Snowball* sampling adalah teknik penentuan sampel yang mula-mula jumlahnya kecil, kemudian sampel ini disuruh memilih teman-temannya untuk dijadikan sampel begitu seterusnya, sehingga jumlah sampel semakin banyak. Ibarat bola salju yang menggelinding semakin lama semakin besar. Pada penelitian kualitatif banyak menggunakan purposive dan *snowball* sampling.

Pada penelitian ini menggunakan teknik *Nonprobability sampling*. Metode yang digunakan yaitu metode *Sampling Slovin*. Berikut rumus dari metode sampling *Sampling Slovin* :

- Metode Sampling *Slovin*

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

Dimana :

n = jumlah sampel

N = jumlah populasi

e = batas toleransi kesalahan

Untuk menggunakan rumus ini, pertama ditentukan berapa batas toleransi kesalahan. Batas toleransi kesalahan ini dinyatakan dengan persentase. Semakin kecil toleransi kesalahan, semakin akurat sampel menggambarkan populasi. Misalnya, penelitian dengan batas kesalahan 5% berarti memiliki tingkat akurasi 95%. Penelitian dengan batas kesalahan 2% memiliki tingkat akurasi 98%. Dengan jumlah populasi yang sama, semakin kecil toleransi kesalahan, semakin besar jumlah sampel yang dibutuhkan.

2.6 Kuesioner

2.6.1 Kuesioner

Kuesioner merupakan alat riset atau survei yang terdiri dari pertanyaan tertulis, dengan tujuan mendapatkan tanggapan atau jawaban dari kelompok orang yang telah terpilih melalui wawancara pribadi atau melalui daftar pertanyaan.

Kuesioner mempunyai kelebihan dan kekurangan dalam pengumpulan data, berikut adalah kelebihan dan kekurangan metode kuesioner.

1. Kelebihan Kuesioner

- a. Menghemat waktu, tidak memerlukan waktu lama dalam memperoleh data
- b. Menghemat biaya, karena tidak membutuhkan banyak peralatan
- c. Menghemat tenaga

2. Kekurangan Kuesioner

- a. Ada kemungkinan dalam memberikan jawaban yang tidak jujur
- b. Mengakibatkan jawaban yang bermacam-macam karena pertanyaan sulit dipahami

Langkah-langkah dalam melakukan kuesioner harus benar, agar data yang didapat valid. Berikut langkah-langkah dalam melakukan kuesioner.

1. Penulis membuat daftar pertanyaan, daftar pernyataan yang dibuat haruslah tepat sesuai tujuan penelitian. Pertanyaan yang dibuat juga harus memiliki bahasa yang mudah dipahami oleh responden.

2. Kemudian daftar pertanyaan diberikan responden. Responden yang dituju harus sesuai dengan tujuan penelitian, agar data yang diperoleh valid.
3. Setelah daftar pertanyaan diisi responden, kemudian data tersebut diolah dan disajikan dalam laporan penelitian.



BAB 3. METODE PENELITIAN

3.1 Lokasi dan Waktu Pelaksanaan

Lokasi penelitian terletak di 3 sekolah dasar Kabupaten Jember yaitu, Sekolah Dasar Jember Lor 3, Sekolah Dasar Jember Lor 1, Sekolah Dasar Jember Gebang 1. Waktu pelaksanaannya pada saat mengantarkan pelajar sekolah atau pada saat jam pulang sekolah.

3.2 Metode Pengumpulan Data

Metode Pengumpulan data yang dikerjakan pada penelitian ini adalah:

1. Melalui pengamatan secara langsung

Dalam pengamatan nantinya mengisi *Form* yang terdiri dari jenis-jenis pelanggaran yang sering dilakukan pada saat orang tua mengantar atau pun mengantar pelajar dan kemudian di klasifikasi berdasarkan tingkat pelanggaran.

2. Melalui kuesioner

Dalam pengumpulan data melalui kuesioner ini langsung memberi pertanyaan yang menyangkut tentang atribut yang digunakan pada saat antar jemput pelajar kepada orang tuanya, di dalam kuesioner ini nantinya akan menjelaskan alasan para orang tua pelajar dalam keselamatan jalan.

3. Melalui wawancara

Pengumpulan data dengan cara melakukan percakapan langsung kepada responden mengenai bagaimana pengalaman kecelakaan yang pernah dialami seorang responden

3.3 Metode Analisis Data

Dalam pelaksanaan studi ini, dibutuhkan tahapan-tahapan yang jelas dalam penelitian agar berjalan dengan baik. Tahapan-tahapan dalam penelitian ini dibagi menjadi empat tahap, yaitu sebagai berikut :

1. Tahap pertama adalah tahapan persiapan. Pada tahap persiapan ini, kegiatan yang dilakukan adalah melakukan persiapan sebelum pengumpulan dan pengolahan data penelitian. Dimana dalam tahap ini

disusun hal-hal yang harus segera dilaksanakan guna mengefektifkan waktu dan pekerjaan. Dalam tahap persiapan ini dilakukan kegiatan sebagai berikut :

- a. Melakukan studi literatur yang akan dijadikan referensi penelitian
 - b. Menentukan rumusan dan identifikasi masalah
 - c. Melakukan observasi langsung di lokasi penelitian
 - d. Menentukan kebutuhan data, sumber data, dan objek-objek terkait yang digunakan dalam penelitian
2. Tahap kedua yaitu pengumpulan data, data yang dikumpulkan berupa data primer dan data sekunder. Data primer didapat dari pembagian kuesioner kepada responden, wawancara, dan survei langsung di lapangan. Sedangkan data sekunder didapat dari Kepolisian Resort Jember.
 3. Tahap ketiga ialah melakukan analisis dan pengolahan data penelitian. Tahap ini dilakukan sesuai dengan data yang dibutuhkan kemudian dikelompokkan sesuai dengan identifikasi tujuan permasalahan, sehingga didapatkan analisa pemecahan masalah yang efektif dan terarah. Dalam studi ini digunakan analisis deskriptif dalam menganalisis data serta analisis logistik regresi dalam menentukan model peluang kecelakaan yang akan terjadi.
 4. Tahap keempat atau tahap terakhir yaitu melakukan susunan pembahasan guna menjawab rumusan masalah yang telah dibuat. Setelah pembahasan disusun, kemudian membuat kesimpulan terhadap penelitian yang telah dilakukan serta data yang sudah diolah.

3.4 Jenis dan Sumber Data

Data yang diperlukan dalam penelitian ini dibagi menjadi dua, yaitu data primer dan data sekunder. Data-data tersebut digunakan untuk mewujudkan tujuan utama dalam penelitian ini.

3.4.1 Data Primer

Data primer merupakan data yang didapat seorang peneliti dari pengamatan langsung di lapangan. Dalam penelitian ini, data primer yang

digunakan adalah kuesioner dan wawancara kepada responden utama serta melakukan survei lapangan guna mengetahui karakteristik responden.

Data yang dibutuhkan meliputi:

1. Karakteristik Sosial-Ekonomi
2. Karakteristik Pergerakan
3. Karakteristik Pengetahuan

Data-data diatas kemudian diolah menggunakan program *Statistical Package for the Social Science* (SPSS) yang digunakan dalam membuat model peluang terjadinya kecelakaan pada pengendara sepeda motor.

3.4.2 Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh secara tidak langsung serta berguna untuk menunjang data primer. Pada penelitian ini, data sekunder didapat dari instansi Kepolisian Resort Jember terkait yaitu data kecelakaan Kabupaten Jember pada Tahun 2014-2016 dan data jumlah siswa di Sekolah Dasar Jember Lor 1, Sekolah Dasar Jember Lor 3, dan Sekolah Dasar Jember Gebang 1. Pemilihan Sekolah Dasar Jember Lor 1 dan Sekolah Dasar Jember Lor 3 karena berlokasi di tengah kota Jember, sedangkan Sekolah Dasar Gebang 1 berada di pinggir kota Jember. Nantinya akan membandingkan lebih beresiko sekolah yang di tengah kota atau di pinggir kota Jember.

3.5 Variabel Penelitian

Variabel penelitian adalah sesuatu yang berbentuk apa saja yang ditetapkan peneliti untuk dipelajari sehingga diperoleh informasi mengenai hal tersebut, kemudian ditarik kesimpulannya. Peneliti telah menentukan variabel-variabel penelitiannya sebagai berikut :

Tabel 3.1 Variabel Penelitian

Kelompok	Variabel Penjelas	Notasi	Skala Pengukuran	Kategori
Karakteristik Sosial-Ekonomi	Jenis Kelamin	X1	Ordinal	1 = Laki-Laki 2 = Perempuan
	Usia	X2	Nominal	1 = < 15 Tahun
				2 = 15 - 25 Tahun
				3 = 26 - 35 Tahun
				4 = 36 - 45 Tahun
				5 = 46 - 55 Tahun
				6 = > 55 Tahun
	Pendidikan	X3	Ordinal	1 = Tidak Sekolah
				2 = TK/Tidak Tamat SD
				3 = SD/MI
4 = SMP/Mts				
5 = SMU/MA				
6 = Perguruan Tinggi				
Penghasilan	X4	Rasio	1 = < Rp. 1.000.000	
			2 = Rp. 1.000.000 - Rp. 2.000.000	
			3 = Rp. 2.000.000 - Rp. 3.000.000	
			4 = Rp. 3.000.000 - Rp. 4.000.000	
			5 = > Rp. 4.000.000	
Pekerjaan	X5	Nominal	1 = Pelajar	
			2 = PNS	
			3 = TNI / POLRI	
			4 = Wirasaha	
			5 = Wiraswasta	
			6 = Tidak Bekerja	
Kepemilikan Kendaraan	X6	Nominal	1 = Milik Sendiri	
			2 = Pinjam	
Jumlah Kendaraan yang Dimiliki	X7	Nominal	1 = Tidak Punya	
			2 = 1	
			3 = 2	
Kendaraan Lain yang Dimiliki	X8	Nominal	1 = > 2	
			2 = Sepeda Motor	
			3 = Lain-Lain	
Karakteristik Pergerakan	Jarak Tempuh	X9	Rasio	1 = Tidak Ada
				2 = 5 Km
				3 = 16 Km - 20 Km
				4 = > 20 Km
	Waktu Perjalanan	X10	Rasio	1 = < 30 Menit
				2 = 30 Menit - 60 Menit
Frekuensi Penggunaan Kendaraan	X11	Ordinal	3 = > 60 Menit	
			1 = Jarang (1-2 Hari)	
Karakteristik Pengetahuan	Pemahaman Tentang Zebra Cross	X12	Nominal	2 = Sedang (3-5 Hari)
				2 = Tidak
	Pemahaman Tentang Trotoar	X13	Nominal	3 = Rutin (>5 Hari)
				2 = Tidak
	Pemahaman Rambu Lalu Lintas	X14	Nominal	1 = Ya
2 = Tidak				
Pemahaman Arti 3 Rambu Lalu Lintas	X15	Nominal	1 = Ya	
			2 = Tidak	
Pemahaman Cara Menyeberang	X16	Nominal	1 = Ya	
			2 = Tidak	

Tabel 3.4 Pembagian Kategori Variabel Terikat dalam Penelitian

Variabel Terikat	Menggunakan Sabuk Pengaman	Y1	Nominal	1 = Ya
				2 = Tidak
	Menggunakan Helm	Y2	Nominal	1 = Ya
				2 = Tidak
	Pernah Mengalami Kecelakaan	Y3	Nominal	1 = Ya
				2 = Tidak

Dalam variabel terikat terdapat dua macam variabel yaitu variabel terikat terhadap siswa dan variabel terikat terhadap orang tua. Variabel terikat terhadap siswa yaitu pernah tidaknya mengalami kecelakaan. Variabel terikat terhadap orang tua yaitu pernah tidaknya mengalami kecelakaan pada saat perjalanan menuju ke sekolah dan penyediaan atribut keselamatan.

3.5.1 Populasi dan Sampel

Populasi yang diambil dalam penelitian ini adalah pengendara sepeda motor di lokasi penelitian. Kategori populasi dalam penelitian ini adalah tak terhingga dan bersifat individual. Dalam penelitian digunakan pengumpulan data sampel sebagai anggota dari populasi yang terpilih menggunakan teknik *Nonprobability sampling* yaitu dengan cara setiap anggota dalam suatu populasi yang dipilih mempunyai kesempatan menjadi anggota sampel yang tidak sama.

3.5.2 Jumlah Sampel

Jumlah sampel dalam penelitian ini menggunakan *Metode Slovin* yang data populasinya di dapat dari jumlah siswa di sekolah tersebut untuk mendapatkan jumlah sampel dengan batas toleransi 5%.

3.6 Teknik Analisis

3.6.1 Analisis Statistik Deskriptif

Analisis deskriptif adalah analisis yang menggambarkan keadaan atau peristiwa sebagaimana mestinya sehingga hanya sebatas menggambarkan fakta. Data yang akan dianalisis menggunakan teknik ini adalah data karakteristik orang tua terhadap pelajar pada saat perjalanan menuju ke sekolah di Kabupaten Jember yang meliputi karakteristik pergerakan, karakteristik sosio-ekonomi, dan karakteristik perilaku.

3.6.2 Analisis Statistik Regresi Logistik

Dalam studi yang dilakukan ini, model evaluasi keselamatan pelajar dalam perjalanan menuju ke sekolah terhadap karakteristik orang tua. Teknik yang digunakan dalam menganalisis peluang terjadinya kecelakaan ini disebut metode *logistic regression*. Metode ini dipilih karena *multivariate normal distribution*-nya tidak dapat dipenuhi dan variabel penjelas yang digunakan merupakan campuran antara variabel kontinu dan kategori. *Logistic Regression* juga digunakan karena nilai kemungkinan yang dihasilkan berada dalam rentang 0–1, hal ini yang membedakan metode regresi variabel dengan regresi linier. Dimana untuk regresi linier biasa nilai variabel responnya bernilai <0 atau >1 .

Pembentukan model logit didasarkan pada pembentukan fungsi peluang logistic kumulatif yang dispesifikasikan sebagai berikut: (Sulistio et al, 2010).

$$P_i = F(\beta_0 + \beta_1 X_1) = \frac{1}{1 + e^{-z}} = \frac{1}{1 + e^{-(\beta_0 + \beta_1 X_1)}}$$

Dimana selanjutnya akan didasarkan pada pembentukan model logit diatas maka struktur model yang digunakan dalam kajian ini adalah sebagai berikut :

$$P_{(BA)} = \frac{1}{1 + e^{-(\beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \dots)}}$$

dimana :

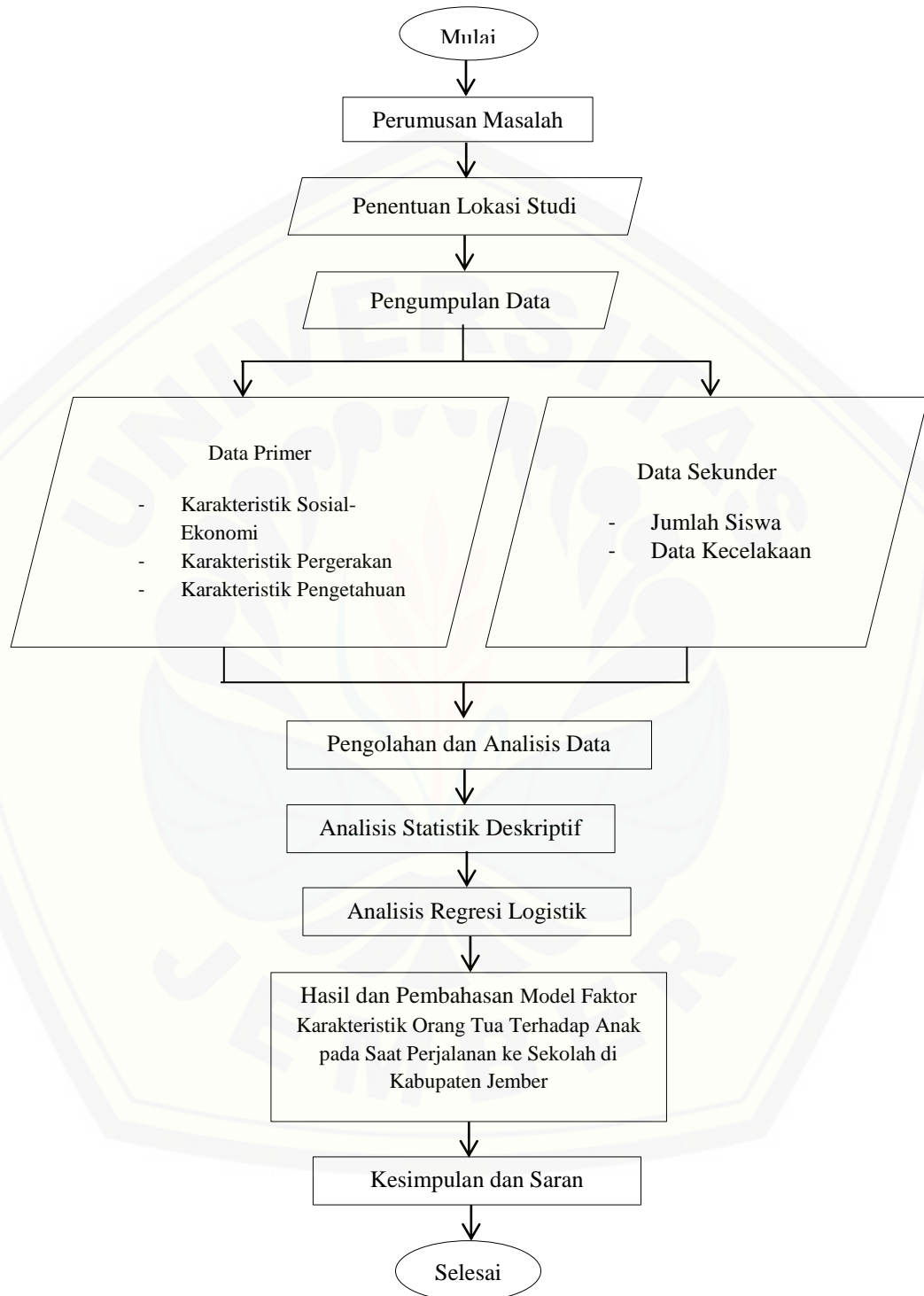
$P(BA)$ = Peluang kejadian

e = bilangan alam (2,71828)

β = koefisien variabel penjelas (*predictor*)

X = variabel penjelas (*predictor*)

3.7 Diagram Alir Penelitian



BAB 4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Pembahasan Umum

Kabupaten Jember memiliki lebih dari 1000 Sekolah Dasar yang tersebar di 12 Kecamatan di Kabupaten Jember. Semua Sekolah yang di evaluasi berada di Kecamatan Patrang. Kecamatan Patrang sendiri memiliki 33 Sekolah Dasar Negeri data didapat dari Data Referensi Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan. Penelitian ini dilakukan di 3 sekolah dasar di Kabupaten Jember, terdiri dari Sekolah Dasar Negeri Jember Lor 1, Sekolah Dasar Negeri Jember Lor 3 dan Sekolah Dasar Negeri Gebang 1.

Sekolah Dasar Negeri Jember Lor 1 terletak di Jalan P.B Sudirman 84 Jember dan memiliki jumlah siswa sebanyak 1030 siswa dari kelas 1 sampai kelas 6 memiliki kelas 3 jadi total ada 18 kelas. Di Sekolah Dasar Negeri Jember Lor 1 memiliki berbagai kegiatan mulai dari drum band, paduan suara, karate, menggambar.

Sekolah Dasar Negeri Jember Lor 3 terletak di Jalan P.B Sudirman 48 Jember dan memiliki jumlah siswa sebanyak 498 siswa dari kelas 1 sampai kelas 6 memiliki 2 kelas jadi total kelas ada 12 kelas. Di Sekolah Dasar Negeri Jember Lor 3 memiliki kegiatan yang diselenggarakan tiap hari sabtu yaitu drum band, karate, paduan suara, menggambar, pramuka.

Sekolah Dasar Negeri Gebang 1 terletak di Jalan Cempaka 1 Jember dan memiliki jumlah siswa sebanyak 215 siswa dari kelas 1 sampai kelas 6 memiliki 1 kelas saja, tiap kelasnya terdiri tidak lebih dari 30 siswa. Di Sekolah Dasar Negeri Gebang 1 memiliki kegiatan pencak silat, pramuka, drumband, menggambar.

Semua total siswa yang dilakukan dalam penelitian ini sebanyak 1743 siswa terjumlah dari Sekolah Dasar Jember Lor 1, Sekolah Dasar Jember Lor 3 dan Sekolah Dasar Gebang 1. Total kuesioner yang disebar sebanyak 322 kuesioner berdasarkan dari rumus metode *Slovin* yang memiliki galat kesalahan 5%.

4.2 Analisis Deskriptif

4.2.1 Jenis Kelamin

Dalam variabel jenis kelamin ini akan didapatkan faktor-faktor yang mempengaruhi tentang penggunaan helm dan pernah tidaknya mengalami kecelakaan. Karena perbedaan jenis kelamin perbedaan karakteristik dalam mengendarai kendaraan bermotor.

Tabel 4.1 Persentase Jenis Kelamin

Variabel	Persentase
Laki-Laki	55,6%
Perempuan	44,4%
Total	100%

Dilihat dari tabel Tabel 4.1 Persentase Jenis Kelamin di Sekolah Dasar Jember Lor 1, Sekolah Dasar Jember Lor 3, dan Sekolah Dasar Jember Gebang 1 bahwa jumlah yang mengantarkan anak ke sekolah lebih banyak laki-laki daripada perempuan. Hal ini dikarenakan tidak semua orang tua bisa mengendarai sepeda motor, sebagian besar ibu rumah tangga sibuk mengurus rumah tangga, terbatasnya jumlah kendaraan yang dimiliki, dan beberapa kepala rumah tangga yang bekerja juga meluangkan waktunya untuk mengantar dan menjemput anaknya sekolah. Tetapi persentase orang tua wanita juga banyak karena kebanyakan juga ibu rumah tangga yang suaminya sibuk kerja tidak sempat menjemput anaknya.

4.2.2 Usia

Usia merupakan karakteristik manusia yang paling. Semakin tua usia manusia maka akan semakin mempunyai pola pikir yang semakin matang, mereka biasanya cenderung berhati-hati dalam berkendara serta memiliki banyak pertimbangan dalam menjaga keselamatan dalam menggunakan kendaraan. Akan

tetapi apabila dilihat secara kondisi fisik maka semakin tua usia manusia maka akan semakin berkurang kemampuan dalam hal kekuatan serta penglihatan dalam berkendara.

Tabel 4.2 Persentase Usia

Variabel	Persentase
< 15 Tahun	0%
15 - 25 Tahun	3,4%
26 - 35 Tahun	27,6%
36 - 45 Tahun	44,1%
46 - 55 Tahun	17,4%
> 55 Tahun	7,5%
Total	100%

Tabel 4.2 Menunjukkan bahwa persentase paling banyak berada di Sekolah Dasar Jember Lor 1, Sekolah Dasar Jember Lor 3, dan Sekolah Dasar Jember Gebang 1 adalah usia antara 36 sampai 45 tahun karena di usia tersebut rata-rata orang tua mempunyai anak usia dibawah umur terutama memasuki sekolah dasar. Pada usia lain rata-rata dikarenakan usia anak belum memasuki sekolah dasar, usia anak diatas 17 tahun tetapi juga membutuhkan perhatian.

4.2.3 Pendidikan

Pendidikan merupakan suatu kegiatan yang bertujuan untuk merubah atau menambah tingkat pengetahuan manusia baik secara jasmani, rohani, maupun pola pikir ke tingkat yang lebih positif. Sehingga diharapkan dengan adanya penelitian mengenai hubungan antara latar belakang pendidikan formal dan kemampuan mengendarai sepeda motor, dapat diketahui seberapa besar pengaruh latar belakang pendidikan formal manusia terhadap kemampuan mengendarai sepeda motor.

Tabel 4.3 Persentase Pendidikan

Variabel	Persentase
Tidak Sekolah	0%
TK/Tidak Tamat SD	0,3%
SD/MI	5%
SMP/Mts	5,9%
SMU/MA	42,2%
Perguruan Tinggi	46,6%
Total	100%

Tabel 4.3 Menunjukkan terdapat dua yang mempunyai persentase yang dominan di Sekolah Dasar Jember Lor 1, Sekolah Dasar Jember Lor 3, dan Sekolah Dasar Jember Gebang 1 yaitu SMU/MA sebesar 42,2% dan perguruan tinggi sebesar 46,6

4.2.4 Penghasilan

Pada hakikatnya manusia melakukan kegiatan ekonomi dalam memenuhi kebutuhan mereka akan sandang, pangan, dan papan. Hal tersebut sangat erat kaitannya dengan pekerjaan yang mereka lakukan atau mereka miliki. Dimana nantinya hal ini berkaitan dengan penghasilan yang erat kaitannya dengan tingkat ekonomi di kalangan masyarakat. Tingkat ekonomi inilah yang menyebabkan perbedaan tingkat kepemilikan kendaraan sepeda motor serta tujuan pergerakan antar individu.

Tabel 4.4 Persentase Penghasilan

Variabel	Presentasi
< Rp. 1.000.000	5,0%
Rp. 1.000.000 - Rp. 2.000.000	41,3%
Rp. 2.000.000 - Rp. 3.000.000	27,0%
Rp. 3.000.000 - Rp. 4.000.000	14,0%

> Rp. 4.000.000	12,7%
Total	100%

Tabel 4.4 didapatkan persentase Penghasilan sebutkan sebagian besar orang tua di Sekolah Dasar Jember Lor 1, Sekolah Dasar Jember Lor 3, dan Sekolah Dasar Jember Gebang 1 mempunyai penghasilan antara Rp. 1.000.000 sampai 2.000.000 karena penghasilan tersebut merupakan UMR di Kabupaten Jember.

4.2.5 Pekerjaan

Dalam dunia ini banyak sekali jenis atau macam pekerjaan yang dimiliki oleh masyarakat. Pekerjaan yang ada juga mempunyai tingkatan tersendiri yang nantinya akan berpengaruh pada kepemilikan moda kendaraan yang dimiliki untuk melakukan pergerakan setiap individu.

Tabel 4.5 Persentase Pekerjaan

Variabel	Persentase
Pelajar	2,5%
PNS	17,1%
TNI / POLRI	2,2%
Wirausaha	8,1%
Wiraswasta	41%
Tidak Bekerja	29,2%
Total	100%

Tabel 4.5 Persentase Pekerjaan menunjukkan bahwa di Sekolah Dasar Jember Lor 1, Sekolah Dasar Jember Lor 3, dan Sekolah Dasar Jember Gebang 1 dari jenis pekerjaan yang berbeda- beda yaitu orang tua yang bekerja sebagai PNS, TNI/ POLRI, Wirausaha, Wiraswasta, dan tidak bekerja. Berdasarkan hasil yang diperoleh adalah kebanyakan orang tua yang menjemput anaknya bekerja

sebagai wiraswasta yaitu sebesar 41%. Sedangkan pada urutan kedua yang menjemput anaknya adalah orang tua yang tidak bekerja atau rata-rata merupakan ibu rumah tangga yaitu sebesar 29,2%.

4.2.6 Kepemilikan Kendaraan

Kepemilikan kendaraan juga dapat mempengaruhi seorang dalam berkendara. Semakin banyak kendaraan yang dimiliki biasa seseorang akan semakin berhati-hati dalam mengendarai kendaraan.

Tabel 4.6 Persentase Kepemilikan Kendaraan

Variabel	Persentase
Milik Sendiri	95,3%
Pinjam	4,7%
Total	100%

Tabel 4.6 Menunjukkan Persentase Kepemilikan Kendaraan di Sekolah Dasar Jember Lor 1, Sekolah Dasar Jember Lor 3, dan Sekolah Dasar Jember Gebang 1 bahwa 95,3% orang tua yang menjemput anaknya menggunakan kendaraan sendiri dan 4,7% adalah orang tua dengan kepemilikan kendaraan bukan milik pribadi atau pinjam. Orang tua yang pinjam kendaraan biasanya adalah kendaraan perusahaan yang dipinjam ke orang tua tersebut bekerja, sedangkan sebagian orang tua lainnya ada pula yang pinjam ke teman, tetangga atau saudara untuk menjemput anaknya

4.2.7 Jumlah Kendaraan yang Dimiliki

Tabel 4.7 Persentase Jumlah Kendaraan yang Dimiliki

Variabel	Persentase
Tidak Punya	0%
1	37%
2	47,8%

>2	15,2%
Total	100%

Tabel 4.7 Menunjukkan Persentase Jumlah Kendaraan yang Dimiliki jumlah kepemilikan kendaraan di Sekolah Dasar Jember Lor 1, Sekolah Dasar Jember Lor 3, dan Sekolah Dasar Jember Gebang 1 mayoritas memiliki kendaraan 2 buah di rumah yaitu sebanyak 47,8%. Karena biasanya suami dan istri mempunyai kendaraan masing-masing untuk mempermudah dalam antar jemput anaknya tanpa meminjam kendaraan.

4.2.8 Kendaraan Lain yang Dimiliki

Tabel 4.8 Persentase Kendaraan Lain yang Dimiliki

Variabel	Persentase
Sepeda Motor	48,8%
Mobil	23,3%
Lain-lain	1,6%
Tidak Ada	26,4%
Total	100%

Kendaraan lain yang di Sekolah Dasar Jember Lor 1, Sekolah Dasar Jember Lor 3, dan Sekolah Dasar Jember Gebang 1 adalah 48,8% mempunyai sepeda motor lebih dari 2 di rumah masing-masing. Tetapi ada juga orang tua yang tidak mempunyai kendaraan lain yang dimaksudkan tidak ada kendaraan lain selain yang dimiliki atau digunakan pada saat menjemput anaknya.

4.2.9 Jarak Tempuh

Tabel 4.9 Persentase Jarak Tempuh

Variabel	Persentase
< 5 Km	76,7%
5 Km - 10 Km	21,1%

16 Km - 20 Km	2,2%
> 20 Km	0%
Total	100%

Biasanya orang tua menyekolahkan anaknya tidak jauh dari rumahnya di lihat pada tabel jarak tempuh orang tua menuju ke sekolah anaknya paling tinggi <5 kilometer sebesar 76,7%. Selain itu juga pendidikan di Kabupaten Jember memiliki region dalam menentukan sekolah para siswa jadi kemungkinan siswa yang bersekolah tidak jauh dari rumah.

4.2.10 Waktu Perjalanan

Tabel 4.10 Persentase Waktu Perjalanan

Variabel	Persentase
< 30 Menit	91,6%
30 Menit - 60 Menit	7,1%
> 60 Menit	1,2%
Total	100%

Waktu yang ditempuh orang tua di Sekolah Dasar Jember Lor 1, Sekolah Dasar Jember Lor 3, dan Sekolah Dasar Jember Gebang 1 dilihat dari tabel paling tinggi <30 menit sebesar 91,6% karena sudah dijelaskan sebelumnya banyak siswa yang bersekolah tidak jauh dari rumah.

4.2.11 Frekuensi Penggunaan Kendaraan

Frekuensi penggunaan kendaraan sangat berpengaruh terhadap karakteristik seorang dalam mengendarai kendaraan. Semakin sering menggunakan kendaraan semakin mahir pula seseorang dalam mengendarai

kendaraan. Tetapi semakin sering seseorang juga dapat meningkatkan resiko kecelakaan di jalan.

Tabel 4.11 Persentase Frekuensi Penggunaan Kendaraan

Variabel	Persentase
Jarang (1-2 Hari)	2,8%
Sedang (3-5 Hari)	7,8%
Rutin (>5 Hari)	85,1%
Tidak Tentu	4,3%
Total	100%

Orang tua yang menjemput anaknya di Sekolah Dasar Jember Lor 1, Sekolah Dasar Jember Lor 3, dan Sekolah Dasar Jember Gebang 1 tergolong rutin di lihat pada tabel penggunaan kendaraan rutin atau lebih dari 5 hari sebesar 85,1%. Hal ini juga tidak dapat dipungkiri bahwa kebutuhan kendaraan dalam penggunaan sehari-hari sangat di butuh kan apalagi pada saat menjemput anaknya sekolah setiap harinya.

4.2.12 Penggunaan Helm

Helm merupakan atribut wajib yang digunakan pada saat mengendarai kendaraan sepeda motor untuk menghindari dari cedera kepala yang nantinya berakibat fatal dan meninggal. Untuk mengurangi resiko cidera pada saat terjadi kecelakaan harus diwajibkan menggunakan helm dan itu sudah ada di peraturan satlantas di Kabupaten Jember.

Tabel 4.12 Persentase Penggunaan Helm

Variabel	Persentase
Ya	55,3%
Tidak	42,2%
Total	100%

Penggunaan helm di Sekolah Dasar Jember Lor 1, Sekolah Dasar Jember Lor 3, dan Sekolah Dasar Jember Gebang 1 banyak yang peduli dengan keselamatan anaknya salah satunya dengan mengajari untuk menggunakan helm. Dari tabel disebutkan bahwa 55,3% orang tua menggunakan helm kepada anaknya pada saat melakukan penjemputan. Tetapi ada juga orang tua yang masih belum peduli dengan keselamatan anaknya dengan berbagai alasan dekat, anaknya tidak suka dan lupa, tidak memiliki helm untuk anak.

4.2.13 Pernah Mengalami Kecelakaan

Tabel 4.13 Persentase Pernah Mengalami Kecelakaan

Variabel	Persentase
Ya	21,7%
Tidak	78,3%
Total	100%

Tabel 4.13 Menunjukkan bawah di Sekolah Dasar Jember Lor 1, Sekolah Dasar Jember Lor 3, dan Sekolah Dasar Jember Gebang 1 yang pernah mengalami kecelakaan sebesar 21,7% dan yang tidak pernah mengalami kecelakaan sebesar 78,3%.

4.2.14 Karakteristik Orang Tua dan Anak dalam hal berkendara

Tabel 4.14 Persentase Karakteristik Orang Tua dan Siswa

Variabel	Orang Tua		Siswa	
	Ya	Tidak	Ya	Tidak
Pemahaman Tentang Zebra Cross	95%	5%	76,4%	23,6%
Pemahaman Tentang Trotoar	98,4%	1,6%	93,8%	6,2%
Pemahaman Rambu Lalu Lintas	95,7%	4,3%	57,6%	42,5%
Pemahaman Arti 3 Lampu	100%	0%	92,9%	7,1%
Pemahaman Cara Menyeberang	98,1%	1,9%	69,9%	30,1%

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui bahwa siswa dengan orang tuanya di Sekolah Dasar Jember Lor 1, Sekolah Dasar Jember Lor 3, dan Sekolah Dasar Jember Gebang 1 memiliki “gap pengetahuan” terhadap fasilitas trotoar, zebra cross dan rambu-rambu lalu lintas. Meskipun ada beberapa orang tua yang salah menjawab namun sebagian besar orang tua memiliki pengetahuan yang lebih baik dibandingkan anak-anaknya. Adanya kepedulian dari orang tua maupun pihak sekolah untuk memberikan pengetahuan berkaitan dengan keselamatan lalu lintas juga dapat mempengaruhi pengetahuan dan pemahaman siswa. Pada dasarnya, pengetahuan berkaitan keselamatan lalu lintas akan lebih baik bila diajarkan pada usia dini terutama pada usia Sekolah Dasar karena saat Sekolah Dasar (SD) setiap anak memulai pendidikan atau penggalan ilmu pengetahuan dari awal. Dasar pengetahuan dan keterampilan pada tingkat ini siswa atau anak hanya menangkap dan mengelola fakta-fakta yang ada. Sehingga secara garis besar dapat disimpulkan bahwa peran orang tua dalam memberikan pengetahuan dan pemahaman mengenai rambu-rambu lalu lintas umumnya sangat penting diajarkan saat di jenjang SD karena lebih mudah membekas dibandingkan bila sudah remaja maupun dewasa. Hal ini tentu sangat berguna karena suatu saat anak-anak akan mengendarai kendaraannya sendiri sehingga mereka perlu diberi pengetahuan mengenai pentingnya berhati-hati untuk keselamatan diri sendiri dan orang lain.

4.3 Model Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Terhadap Penggunaan Helm pada Pengguna Kendaraan Bermotor

4.3.1 Uji Korelasi

Tabel 4.15 Uji Korelasi Terhadap Penggunaan Helm

Variabel Penjelas	Notasi	Nilai Korelasi
Jenis Kelamin	X1	0,026
Usia	X2	0,036
Pendidikan	X3	0,034
Penghasilan	X4	0,730

Pekerjaan	X5	0,456
Kepemilikan Kendaraan	X6	0,972
Jumlah Kendaraan yang Dimiliki	X7	0,838
Kendaraan Lain yang Dimiliki	X8	0,103
Jarak Tempuh	X9	0,362
Waktu Perjalanan	X10	0,806
Frekuensi Penggunaan Kendaraan	X11	0,073

Menurut uji korelasi yang telah dilakukan mengenai variabel penjelas terhadap penggunaan helm disimpulkan bahwa variabel X4(Penghasilan), X5(Pekerjaan), X6(Kepemilikan Kendaraan), X7(Jumlah Kendaraan yang Dimiliki), X8 (Kendaraan Lain yang Dimiliki), X9(Jarak Tempuh), X10(Waktu Perjalanan), X11(Frekuensi Penggunaan Kendaraan) dieliminasi karena memiliki nilai korelasi lebih besar dari 0,5. Dan terdapat tiga variabel penjelas yang terbukti berhubungan dengan variabel terikat yaitu X1 (jenis kelamin), X2(Usia), X3 (pendidikan).

4.3.2 Hasil Model Regresi

Hasil yang didapat dari hasil korelasi tabel 4.14 dilakukan regresi berikut hasil model regresi

Tabel 4.16 Hasil Regresi Jenis Kelamin, Usia, Pendidikan

		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)	95% C.I. for EXP(B)	
								Lower	Upper
Step 1 ^a	Jenis Kelamin	-,481	,246	3,824	1	,051	,618	,382	1,001
	Usia	,152	,131	1,354	1	,244	1,164	,901	1,504
	Pendidikan	-,305	,144	4,479	1	,034	,737	,555	,978
	Constant	1,490	1,154	1,665	1	,197	4,435		

Dari tabel diatas diketahui bahwa nilai signifikansi harus $\leq 0,05$ sedangkan variabel usia setelah dilakukan pemodelan regresi di dapatkan nilai lebih dari 0,05 maka harus dilakukan regresi ulang terhadap 2 variabel yaitu variabel jenis

kelamin dan variabel pendidikan. Berikut hasil pemodelan regresi variabel jenis kelamin dan pendidikan terhadap penggunaan helm

Tabel 4.17 Hasil Regresi

		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)	95% C.I.for EXP(B)	
								Lower	Upper
Step 1 ^a	Jenis Kelamin	-,568	,234	5,876	1	,015	,567	,358	,897
	Pendidikan	-,330	,142	5,378	1	,020	,719	,544	,950
	Constant	2,362	,882	7,168	1	,007	10,611		

Dari tabel di atas di dapatkan hasil model regresi sebagai berikut:

$$Y = 2,362 - 0,568X_1 - 0,330X_3$$

Berdasarkan model regresi yang terbentuk, hasil pengujian terhadap hipotesis dapat dijelaskan sebagai berikut:

H1 : Jenis Kelamin berpengaruh terhadap Penggunaan Helm pada Saat Mengendarai Sepeda Motor

Variabel jenis kelamin menghasilkan koefisien regresi negatif sebesar -0,568 dengan signifikansi (p) sebesar 0,015. Karena tingkat signifikansi (p) lebih kecil dari $\alpha=5\%$ maka hipotesis H0 ditolak. Artinya variabel jenis kelamin memberikan pengaruh yang signifikan terhadap penggunaan helm pada saat mengendarai sepeda motor. *Odd Ratio* jenis kelamin dalam penggunaan helm pada saat mengendarai sepeda motor sebesar $e^{-0,568} = 0,567$. Probabilitas terjadinya peluang pengendara menggunakan helm sebesar 0,567 kali, nilai tersebut lebih kecil dari satu sehingga peluang pengendara menggunakan helm akan menurun karena jenis kelamin dalam penggunaan helm.

H2 : Pendidikan berpengaruh terhadap Penggunaan Helm pada Saat Mengendarai Sepeda Motor

Variabel pendidikan menghasilkan koefisien regresi negatif sebesar -0,330 dengan signifikansi (p) sebesar 0,020. Karena tingkat signifikansi (p) lebih kecil dari $\alpha=5\%$ maka hipotesis H0 ditolak. Artinya variabel pendidikan memberikan

pengaruh yang signifikan terhadap penggunaan helm pada saat mengendarai sepeda motor. *Odd Ratio* pendidikan dalam penggunaan helm pada saat mengendarai sepeda motor $e^{-0,330} = 0,719$. Probabilitas terjadinya peluang pengendara menggunakan helm sebesar 0,719 kali, nilai tersebut lebih kecil dari satu sehingga peluang pengendara menggunakan helm akan menurun karena pendidikan dalam penggunaan helm.

4.3.3 Menguji Kelayakan Model Regresi

Kelayakan model regresi dinilai dengan menggunakan *Hosmer and Lemeshow's Goodness of Fit Test*. Jika nilai statistik *Hosmer and Lemeshow Goodness of fit* $\geq 0,05$ maka model dapat disimpulkan mampu memprediksi nilai observasinya atau dapat dikatakan model dapat diterima karena sesuai dengan data observasinya.

Tabel 4.18 Hasil *Hosmer and Lemeshow Test*

Hosmer and Lemeshow Test			
Step	Chi-square	df	Sig.
1	,745	3	,863

Dari hasil *Hosmer and Lemeshow Test* di dapatkan hasil *Chi-square* 0,745 dan nilai Signifikansi sebesar 0,863. Berdasarkan hasil tersebut dapat disimpulkan mampu memprediksi nilai observasinya.

4.3.4 Menilai Keseluruhan Model (*Overall Model Fit*)

Overall Model Fit digunakan untuk menilai keseluruhan model yang dilakukan dengan membandingkan nilai antara *-2 Log Likelihood (-2LL)* pada awal (*Block Number = 0*), dimana model hanya memasukkan konstanta dengan nilai *-2 Log Likelihood (-2LL)* pada akhir (*Block Number = 1*), dimana model memasukkan konstanta dan variabel bebas. Adanya pengurangan nilai antara *-2LL* awal (*initial -2LL function*) dengan nilai *-2LL* pada langkah berikutnya (*-2LL* akhir) menunjukkan bahwa model yang dihipotesiskan fit dengan data. Berikut hasil dari perbandingan antara *-LL* awal dan *-LL* akhir.

Tabel 4.19 Hasil *Overall Model Fit*

-2LL	Nilai
1. Awal (Blok 0)	419,259
2. Akhir (Blok 1)	419,241

Berdasarkan data di atas di dapatkan nilai -2LL awal adalah sebesar 419,259. Setelah dimasukkan variabel independen maka nilai -2LL akhir mengalami penurunan menjadi sebesar 419,241. Penurunan likelihood (-2LL) ini menunjukkan model regresi yang lebih baik atau dengan kata lain model yang dihipotesiskan fit dengan data.

4.3.5 Uji Hipotesis

Hipotesis penelitian yaitu variabel jenis kelamin dan pendidikan berpengaruh signifikan secara simultan terhadap Peluang terjadinya kecelakaan. Untuk menguji hipotesis ini maka digunakan uji signifikansi. Adapun hasil pengujian hipotesis dilakukan dengan cara membandingkan nilai *Omnibus Test of Model Coefficients* yaitu nilai peluang chi square hitung dengan nilai alpha 5% (0,05).

Tabel 4.20 Hasil *Omnibus Test of Model Coefficients*

Omnibus Tests of Model Coefficients		Chi-square	df	Sig.
Step 1	Step	10,421	2	,005
	Block	10,421	2	,005
	Model	10,421	2	,005

Pada tabel Pada tabel tersebut diperoleh nilai peluang chi square $0,000 \leq \alpha$ 0,05 perhitungan ini menunjukkan bahwa variabel sosial ekonomi berpengaruh signifikan secara simultan terhadap peluang terjadinya kecelakaan atau hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini terbukti diterima.

4.4 Model Karakteristik Orang Tua Terhadap Pernah Mengalami Kecelakaan

4.4.1 Uji Korelasi

Tabel 4.21 Uji Korelasi Terhadap Pernah Mengalami Kecelakaan

Variabel Penjelas	Notasi	Nilai Korelasi
Jenis Kelamin	X1	0,000
Usia	X2	0,145
Pendidikan	X3	0,154
Penghasilan	X4	0,888
Pekerjaan	X5	0,005
Kepemilikan Kendaraan	X6	0,192
Jumlah Kendaraan yang Dimiliki	X7	0,237
Kendaraan Lain yang Dimiliki	X8	0,096
Jarak Tempuh	X9	0,008
Waktu Perjalanan	X10	0,318
Frekuensi Penggunaan Kendaraan	X11	0,545
Pemahaman Tentang <i>Zebra Cross</i>	X12	0,688
Pemahaman Tentang Trotoar	X13	0,254
Pemahaman Rambu Lalu Lintas	X14	0,192
Pemahaman Arti 3 Lampu	X15	0,125
Pemahaman Cara Menyeberang	X16	0,792

Menurut uji korelasi yang telah dilakukan mengenai variabel penjelas terhadap pernah mengalami kecelakaan disimpulkan bahwa variabel X2(Usia), X3(Pendidikan), X4(Penghasilan), X6(Kepemilikan Kendaraan), X7(Jumlah Kendaraan yang dimiliki), X8(Kendaraan Lain yang Dimiliki), X10(Waktu Perjalanan), X11(Frekuensi Penggunaan Kendaraan), X12(Pemahaman Tentang *Zebra Cross*), X13(Pemahaman Tentang Trotoar), X14(Pemahaman Rambu Lalu Lintas), X15(Pemahaman Arti 3 Lampu), X16(Pemahaman Cara Menyeberang) dieliminasi karena memiliki nilai korelasi lebih besar dari 0,5. Dan terdapat tiga

variabel penjelas yang terbukti berhubungan dengan variabel terikat yaitu X1 (Jenis kelamin), X5(Pekerjaan), X9 (Jarak Tempuh).

4.4.2 Hasil Model Regresi

Hasil yang didapat dari hasil korelasi tabel 4.20 dilakukan regresi berikut hasil model regresi

Tabel 4.22 Hasil Regresi

		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)	95% C.I.for EXP(B)	
								Lower	Upper
Step 1 ^a	Jenis Kelamin	1,107	,308	12,899	1	,000	3,025	1,653	5,535
	Pekerjaan	,144	,099	2,119	1	,145	1,155	,951	1,402
	Jarak Tempuh	-,572	,289	3,921	1	,048	,564	,320	,994
	Constant	-,209	,682	,094	1	,759	,811		

Dari tabel diatas diketahui bahwa nilai signifikansi harus $\leq 0,05$ sedangkan variabel pekerjaan setelah dilakukan pemodelan regresi di dapatkan nilai lebih dari 0,05 maka harus dilakukan regresi ulang terhadap 2 variabel yaitu variabel jenis kelamin dan variabel pendidikan. Berikut hasil pemodelan regresi variabel jenis kelamin dan jarak tempuh terhadap pernah mengalami kecelakaan.

Tabel 4.23 Hasil Regresi

		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)	95% C.I.for EXP(B)	
								Lower	Upper
Step 1 ^a	Jenis Kelamin	1,226	,298	16,927	1	,000	3,409	1,900	6,113
	Jarak Tempuh	-,586	,289	4,105	1	,043	,556	,316	,981
	Constant	,267	,600	,198	1	,657	1,306		

Dari tabel di atas di dapatkan hasil model regresi sebagai berikut:

$$Y = 0,267 + 1,226X_1 - 0,586X_9$$

Berdasarkan model regresi yang terbentuk, hasil pengujian terhadap hipotesis dapat dijelaskan sebagai berikut:

H1 : Jenis Kelamin berpengaruh terhadap Pernah Mengalami Kecelakaan

Variabel jenis kelamin menghasilkan koefisien regresi positif sebesar 1,226 dengan signifikansi (p) sebesar 0,000. Karena tingkat signifikansi (p) lebih kecil dari $\alpha=5\%$ maka hipotesis H0 ditolak. Artinya variabel jenis kelamin memberikan pengaruh yang signifikan terhadap pernah mengalami kecelakaan. *Odd Ratio* jenis kelamin terhadap pernah mengalami kecelakaan sebesar $e^{1,226} = 3,409$. Probabilitas terjadinya peluang pengemudi pernah mengalami kecelakaan sebesar 3,409 kali, nilai tersebut lebih besar dari satu sehingga peluang pengemudi pernah mengalami kecelakaan akan meningkat karena jenis kelamin.

H2 : Jarak Tempuh berpengaruh terhadap Pernah Mengalami Kecelakaan

Variabel jarak tempuh menghasilkan koefisien regresi negatif sebesar $-0,586$ dengan signifikansi (p) sebesar 0,043. Karena tingkat signifikansi (p) lebih kecil dari $\alpha=5\%$ maka hipotesis H0 ditolak. Artinya variabel jarak tempuh memberikan pengaruh yang signifikan terhadap pernah mengalami kecelakaan. *Odd Ratio* jarak tempuh terhadap pernah mengalami kecelakaan sebesar $e^{-0,586} = 0,556$. Probabilitas terjadinya peluang pengemudi pernah mengalami kecelakaan sebesar 0,556 kali, nilai tersebut kurang dari satu sehingga peluang pengemudi pernah mengalami kecelakaan akan menurun karena jarak tempuh.

4.4.3 Menguji Kelayakan Model Regresi

Kelayakan model regresi dinilai dengan menggunakan *Hosmer and Lemeshow's Goodness of Fit Test*. Jika nilai statistik *Hosmer and Lemeshow Goodness of fit* $\geq 0,05$ maka model dapat disimpulkan mampu memprediksi nilai observasinya atau dapat dikatakan model dapat diterima karena sesuai dengan data observasinya.

Tabel 4.24 Hasil *Hosmer and Lemeshow Test*

Hosmer and Lemeshow Test			
Step	Chi-square	df	Sig.
1	,477	2	,788

Dari hasil *Hosmer and Lemeshow Test* di dapatkan hasil *Chi-square* 0,477 dan nilai Signifikansi sebesar 0,788. Berdasarkan hasil tersebut dapat disimpulkan mampu memprediksi nilai observasinya.

4.4.4 Menilai Keseluruhan Model (*Overall Model Fit*)

Overall Model Fit digunakan untuk menilai keseluruhan model yang dilakukan dengan membandingkan nilai antara *-2 Log Likelihood* (-2LL) pada awal (*Block Number* = 0), dimana model hanya memasukkan konstanta dengan nilai *-2 Log Likelihood* (-2LL) pada akhir (*Block Number* = 1), dimana model memasukkan konstanta dan variabel bebas. Adanya pengurangan nilai antara -2LL awal (*initial -2LL function*) dengan nilai -2LL pada langkah berikutnya (-2LL akhir) menunjukkan bahwa model yang dihipotesiskan fit dengan data. Berikut hasil dari perbandingan antara -LL awal dan -LL akhir.

Tabel 4.25 Hasil *Overall Model Fit*

-2LL	Nilai
1. Awal (Blok 0)	303,900
2. Akhir (Blok 1)	298,470

Berdasarkan data di atas di dapatkan nilai -2LL awal adalah sebesar 303,900. Setelah dimasukkan variabel independen maka nilai -2LL akhir mengalami penurunan menjadi sebesar 298,470. Penurunan likelihood (-2LL) ini menunjukkan model regresi yang lebih baik atau dengan kata lain model yang dihipotesiskan fit dengan data.

4.4.5 Uji Hipotesis

Hipotesis penelitian yaitu variabel jenis kelamin dan pendidikan berpengaruh signifikan secara simultan terhadap Peluang terjadinya kecelakaan. Untuk menguji hipotesis ini maka digunakan uji signifikansi. Adapun hasil pengujian hipotesis dilakukan dengan cara membandingkan nilai *Omnibus Test of*

Model Coefficients yaitu nilai peluang chi square hitung dengan nilai alpha 5% (0,05).

Tabel 4.26 Hasil *Omnibus Test of Model Coefficients*

Omnibus Tests of Model Coefficients

		Chi-square	df	Sig.
Step 1	Step	24,454	2	,000
	Block	24,454	2	,000
	Model	24,454	2	,000

Pada tabel tersebut diperoleh nilai peluang chi square $0,000 \leq \alpha$ 0,05 perhitungan ini menunjukkan bahwa variabel sosial ekonomi berpengaruh signifikan secara simultan terhadap peluang terjadinya kecelakaan atau hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini terbukti diterima.

BAB 5. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

1. Berdasarkan penelitian di Sekolah Dasar Jember Lor 1, Sekolah Dasar Jember Lor 3, dan Sekolah Dasar Jember Gebang 1 dari 322 responden yang didapat dari analisis deskriptif untuk kondisi saat ini yaitu:
 - a. Dari segi penggunaan helm dari 322 responden yang menggunakan helm sebesar 55,3% dan yang tidak menggunakan helm sebesar 44,7%.
 - b. Dari segi pernah tidaknya mengalami kecelakaan dari 322 responden yang pernah mengalami kecelakaan sebesar 21,7% dan yang tidak pernah mengalami kecelakaan sebesar 78,3%.
2. Untuk karakteristik orang tua terhadap pernah tidaknya mengalami kecelakaan di Sekolah Dasar Jember Lor 1, Sekolah Dasar Jember Lor 3, dan Sekolah Dasar Jember Gebang 1 dari 322 responden di tinjau dari karakteristik sosial-ekonomi, pergerakan, dan pengetahuan dan didapatkan hasil sebagai berikut:
 - a. Berdasarkan karakteristik sosial-ekonomi mayoritas pengendara berjenis kelamin laki-laki yang memiliki usia 36-45 tahun dengan pendidikan terakhir perguruan tinggi yang memiliki penghasilan sebesar Rp. 1.000.000 - Rp. 2.000.000 dengan mayoritas pekerjaan sebagai wiraswasta dengan kepemilikan kendaraan sendiri yang mempunyai 2 kendaraan bermotor.
 - b. Berdasarkan karakteristik pergerakan mayoritas pengendara memiliki jarak tempuh kurang dari 5 km dengan waktu kurang dari 30 menit yang frekuensi penggunaan kendaraan rutin lebih dari 5 hari.
 - c. Berdasarkan pengetahuan mayoritas orang tua mengetahui tentang *zebra cross*, tentang trotoar, rambu lalu lintas, lampu merah, pemahaman cara menyeberang.

Setelah semua karakteristik diketahui maka dapat dibuat peluang orang tua terhadap pernah tidaknya mengalami kecelakaan. Peluang orang tua terhadap pernah tidaknya mengalami kecelakaan dianalisis menggunakan regresi logistik. Berikut model peluang Pernah Mengalami Kecelakaan terhadap pelajar di Kabupaten Jember berdasarkan survei yang telah dilakukan.

$$P(X_i) = \frac{1}{1 + e^{-(0,267+1,226X_1-0,267X_9)}}$$

Keterangan :

$P(X_i)$ = Model Peluang Pernah Mengalami Kecelakaan

e = Konstanta Alam (2,71828)

X_1 = Jenis Kelamin (1="Laki-laki", 2="Perempuan")

X_9 = Jarak Tempuh (1="<5 Km", 2="5 Km – 10 Km", 3="16 Km – 20 Km", 4=">20 Km")

$$P(X_i) = \frac{1}{1 + e^{-(0,267+1,226*1-0,267*1)}}$$

$$P(X_i) = 0,767$$

Dapat disimpulkan dari hasil model regresi di atas adalah variabel Jenis Kelamin kode 1 yaitu laki-laki dan variabel Jarak Tempuh kode 1 yaitu <5 Km memiliki peluang pernah mengalami kecelakaan sebesar 0,767.

3. Untuk penelitian faktor-faktor yang mempengaruhi atribut helm siswa di Sekolah Dasar Jember Lor 1, Sekolah Dasar Jember Lor 3, dan Sekolah Dasar Jember Gebang 1 dari 322 responden terhadap ditinjau dari karakteristik sosial-ekonomi, pergerakan dan didapatkan hasil sebagai berikut:
 - a. Berdasarkan karakteristik sosial-ekonomi mayoritas pengendara berjenis kelamin laki-laki yang memiliki usia 36-45 tahun dengan pendidikan terakhir perguruan tinggi yang memiliki penghasilan sebesar Rp. 1.000.000 - Rp. 2.000.000 dengan mayoritas pekerjaan

sebagai wiraswasta dengan kepemilikan kendaraan sendiri yang mempunyai 2 kendaraan bermotor.

- b. Berdasarkan karakteristik pergerakan mayoritas pengendara memiliki jarak tempuh kurang dari 5 km dengan waktu kurang dari 30 menit yang frekuensi penggunaan kendaraan rutin lebih dari 5 hari.

Setelah semua karakteristik diketahui maka dapat dibuat peluang faktor-faktor penggunaan atribut helm terhadap pelajar. Faktor-faktor penggunaan atribut helm terhadap anak dianalisis menggunakan regresi logistik. Berikut model peluang faktor-faktor penggunaan atribut helm terhadap pelajar di Kabupaten Jember berdasarkan survei yang telah dilakukan.

$$P(X_i) = \frac{1}{1 + e^{-(2,362 - 0,568X_1 - 0,330X_3)}}$$

Keterangan :

$P(X_i)$ = Model Peluang Faktor-Faktor Penggunaan Atribut Helm

e = Konstanta Alam (2,71828)

X_1 = Jenis Kelamin (1="Laki-laki", 2="Perempuan")

X_3 = Pendidikan (1="Tidak Sekolah", 2="TK/Tidak Tamat SD", 3="SD/MI", 4="SMP/Mts", 5="SMU/MA". 6="Perguruan Tinggi")

$$P(X_i) = \frac{1}{1 + e^{-(2,362 - 0,568*1 - 0,330*6)}}$$

$$P(X_i) = 0,453$$

Dapat disimpulkan dari hasil model regresi di atas adalah variabel Jenis Kelamin kode 1 yaitu laki-laki dan variabel Pendidikan kode 6 yaitu Perguruan tinggi memiliki peluang faktor-faktor dalam penggunaan atribut helm sebesar 0,453.

5.2 Saran

Berdasarkan hasil pembahasan dan kesimpulan, dapat diberikan saran-saran sebagai berikut:

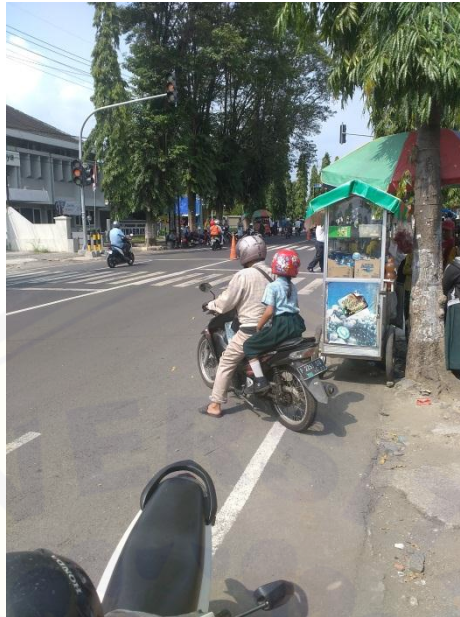
- a. Orang yang setiap harinya melakukan antar jemput anaknya di sekolah harus wajib menggunakan atribut keselamatan seperti helm untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan atau pun cedera yang serius terhadap anak.
- b. Orang tua harus mematuhi aturan-aturan yang berlaku seperti rambu-rambu lalu lintas, lampu merah, dan tata cara menyeberang untuk menghindari terjadinya kecelakaan.
- c. Dari pihak terkait seperti satlantas harus memperhatikan keselamatan siswa khususnya siswa sekolah dasar dengan cara melakukan penyuluhan di tiap-tiap sekolah dasar dan menjelaskan pentingnya mematuhi rambu-rambu dan penggunaan helm
- d. Penelitian ini dapat dikembangkan oleh peneliti selanjutnya dengan melakukan pengembangan variabel-variabel yang lebih mempengaruhi faktor kecelakaan, baik dari segi manusia ataupun kendaraan yang digunakan.

DAFTAR PUSTAKA

- Anonim. 2009. *Undang Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta: Sekretariat Negara Republik Indonesia
- Asian Development Bank. 2005. *ADB-ASEAN Regional Road Safety Program Country Report : CR 3*. Manila: Asian Development Bank.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Jember, 2018. *Kabupaten Jember dalam Angka 2017*. Jember: BPS.
- Desvira Natasya, 2015. *Analisa Keselamatan Lalu Lintas pada Siswa Sekolah Dasar (STUDI KASUS : SDN CISALAK 01)*, Jurnal Fakultas Teknik Universitas Indonesia.
- Erna Hayati, *Analisi Regresi Logistik untuk Mengetahui Faktor – Faktor yang Mempengaruhi Frekuensi Kedatangan Pelanggan di Pusat Perbelanjaan “X”*, Fakultas Ekonomi Islam Lamongan.
- Imami Nur Rachmawati, 2007. *Penyimpulan Data dalam Penelitian Kualitatif: Wawancara*, Jurnal Keperawatan Indonesia.
- Lasmini Ambarwati dkk, 2017. *Probabilitas Kecelakaan Kendaraan Bermotor Berdasarkan Karakteristik Pengguna di Kabupaten Surabaya*, Teknik Sipil Universitas Brawijaya.
- Satlantas Kabupaten Jember, 2018. *Data Kecelakaan Tahun 2014-2016*. Jember: Satlantas
- Sugiyono, 2008. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung. Penerbit Alfabeta
- Sugiyono, 2003. *Metode Penelitian Bisnis*. Bandung. Pusat Bahasa Depdiknas
- WHO, W. H. (2015). *Global Status Report On Road Safety*. Italy: World Health Organization.



LAMPIRAN



Gambar 6.1 Orang Tua Menjemput Anak dengan Menggunakan Helm



Gambar 6.2 Orang Tua Menjemput Anak dengan Menggunakan Helm



Gambar 6.3 Orang Tua Menjemput Anak Tanpa Menggunakan Helm



Gambar 6.4 Orang Tua Menjemput Anak Tanpa Menggunakan Helm



Gambar 6.5 Pengambilan Data Kuesioner Pada Saat Pulang Sekolah.



Gambar 6.6 Pengambilan Data Kuesioner Pada Saat Pulang Sekolah.



Gambar 6.7 Pengambilan Data Kuesioner Pada Saat Pulang Sekolah.



Gambar 6.8 Pengambilan Data Kuesioner Pada Saat Pulang Sekolah.

Digital Repository Universitas Jember

No	Jenis Kelamin	Usia	Pendidikan	Penghasilan	Pekerjaan	Kepemilikan Kendaraan	Jumlah Kendaraan yang Dimiliki	Kendaraan Lain yang Dimiliki	Jarak Tempuh	Waktu Perjalanan	Frekuensi Penggunaan Kendaraan
1	1	5	5	2	5	1	3	1	1	1	3
2	1	3	3	2	5	1	2	1	1	1	3
3	2	4	4	2	5	1	2	1	1	1	3
4	2	5	3	2	4	1	3	2	1	1	3
5	2	4	5	2	5	1	2	1	1	1	3
6	2	3	5	2	5	1	2	1	1	1	3
7	2	3	5	2	5	1	2	1	1	1	3
8	2	3	3	2	6	1	3	4	2	1	3
9	1	4	6	4	2	1	3	4	2	1	3
10	1	3	5	2	5	1	2	4	1	1	3
11	1	6	4	3	5	2	3	4	1	1	4
12	1	5	5	1	5	2	2	4	2	1	3
13	1	5	3	2	4	1	2	4	1	1	3
14	2	3	6	2	2	1	4	2	1	1	3
15	2	3	4	2	6	1	2	1	1	1	4
16	2	4	6	2	6	1	2	1	1	1	3
17	2	4	6	5	2	1	4	2	2	2	3
18	1	5	6	5	3	1	4	2	2	2	3
19	1	3	5	2	4	1	3	1	2	2	3
20	1	5	4	4	5	1	2	3	1	3	3
21	1	3	5	2	5	1	2	1	1	1	3
22	1	4	5	3	4	1	3	1	2	2	4
23	1	4	6	5	4	1	4	2	2	1	3
24	1	3	5	3	5	1	3	1	1	1	3
25	1	4	5	2	5	1	3	1	1	1	3

Digital Repository Universitas Jember

26	2	2	6	3	1	1	3	1	1	1	3
27	2	2	6	3	5	1	2	1	1	1	3
28	2	4	6	5	1	1	2	2	1	1	3
29	1	6	3	2	5	1	2	4	2	1	3
30	1	4	6	3	2	1	3	2	2	1	3
31	2	3	5	2	5	1	3	1	1	1	3
32	2	3	6	5	2	1	2	1	3	1	2
33	1	4	6	5	2	1	4	2	2	2	3
34	2	3	6	2	6	2	3	2	1	1	3
35	2	2	5	3	6	1	3	4	1	1	3
36	2	3	5	3	6	1	3	4	1	1	3
37	2	3	5	3	6	1	3	4	1	1	2
38	2	4	6	3	6	1	4	2	1	1	3
39	2	3	3	3	6	1	2	4	1	1	3
40	2	4	4	3	6	1	3	4	1	1	3
41	2	4	5	3	6	1	4	4	1	1	3
42	1	4	6	3	1	1	3	2	1	1	3
43	2	4	5	3	6	1	2	1	1	1	3
44	2	4	5	2	6	1	3	1	1	1	3
45	2	4	5	4	6	1	2	1	1	1	3
46	2	4	5	3	6	1	2	1	1	1	3
47	2	4	5	3	6	1	2	1	1	1	3
48	2	3	6	2	6	1	3	3	1	1	3
49	1	4	5	2	3	1	2	1	1	1	3
50	2	4	6	2	4	1	3	4	1	1	3
51	1	4	6	3	2	1	3	2	1	1	3
52	2	4	5	3	6	1	2	1	1	1	3
53	1	3	5	1	5	1	2	1	2	1	3

Digital Repository Universitas Jember

54	1	3	6	3	5	1	2	2	1	1	3
55	1	5	5	1	5	1	3	1	2	1	3
56	2	3	4	2	6	1	2	1	1	1	3
57	2	4	5	2	6	1	4	2	1	1	3
58	1	6	4	2	5	1	4	1	1	1	3
59	1	4	5	2	3	1	3	1	1	1	3
60	2	4	5	2	6	1	3	1	1	1	2
61	1	4	6	3	5	1	3	2	2	1	3
62	1	5	6	4	2	2	3	2	1	1	3
63	1	4	5	1	5	1	2	1	3	1	3
64	1	3	5	2	5	1	2	1	1	1	3
65	2	4	6	5	1	1	4	1	1	3	3
66	1	4	6	2	4	1	2	1	1	1	3
67	1	3	6	4	5	1	3	1	1	1	3
68	1	5	6	5	2	1	3	4	1	1	3
69	1	3	5	5	3	2	2	3	2	1	3
70	1	4	6	2	5	1	2	4	1	1	3
71	2	4	5	3	6	1	3	4	1	1	2
72	1	3	6	2	5	1	3	4	1	1	3
73	1	5	5	5	3	1	2	1	1	1	2
74	2	4	5	2	6	1	3	4	1	1	3
75	2	3	6	2	6	1	3	1	1	1	2
76	2	3	5	2	6	1	4	2	1	1	3
77	1	3	6	2	5	1	3	1	1	1	3
78	1	6	5	1	5	1	2	3	1	1	3
79	1	5	5	4	2	1	3	1	1	1	3
80	2	5	5	2	5	1	2	1	1	1	3
81	2	4	6	3	5	1	2	1	2	1	3

Digital Repository Universitas Jember

82	2	4	6	3	6	1	3	1	1	1	3
83	2	5	3	2	5	1	3	1	1	1	3
84	2	5	6	2	5	1	3	1	1	1	3
85	1	6	5	2	5	1	2	1	1	1	2
86	2	4	5	3	6	1	3	4	1	1	2
87	1	6	6	2	2	1	2	1	1	1	3
88	1	6	4	2	6	1	3	2	1	1	3
89	2	3	6	2	6	1	4	1	1	1	1
90	2	3	5	2	6	1	2	1	1	1	4
91	1	6	5	4	3	1	3	2	1	1	1
92	1	4	5	3	5	1	2	1	2	1	4
93	2	4	6	3	5	1	4	1	1	1	1
94	1	4	4	3	5	1	2	4	2	1	1
95	1	4	6	4	2	1	4	1	1	1	3
96	2	4	5	2	6	1	3	1	1	1	3
97	2	2	6	2	6	1	3	1	1	1	3
98	1	6	6	3	5	1	3	1	1	1	3
99	2	4	5	3	4	1	2	1	1	1	3
100	1	6	6	4	2	1	3	1	1	1	3
101	2	5	5	2	6	1	2	1	1	1	3
102	2	4	5	2	5	1	3	1	1	1	3
103	2	4	6	3	2	1	3	2	1	1	3
104	2	3	6	2	6	1	3	1	2	1	3
105	1	4	5	3	4	1	3	1	1	1	3
106	1	5	6	1	5	1	3	1	1	3	3
107	1	3	6	2	2	1	2	1	1	1	3
108	2	4	5	3	6	1	2	1	1	1	3
109	2	3	5	3	6	1	3	1	1	1	3

Digital Repository Universitas Jember

110	1	4	5	3	5	1	3	2	1	1	2
111	1	3	5	3	4	1	2	1	2	2	3
112	2	2	5	2	4	1	2	1	1	1	2
113	2	3	6	3	2	1	3	1	1	1	3
114	1	4	6	4	2	1	3	2	1	1	2
115	1	4	6	2	5	1	3	4	1	1	3
116	2	3	6	4	6	1	3	4	1	1	3
117	1	6	6	4	5	1	2	1	1	1	3
118	2	3	3	2	5	1	3	4	1	1	3
119	2	3	3	2	5	1	3	4	1	1	3
120	1	4	6	4	2	1	3	4	1	1	3
121	1	4	6	2	5	1	2	2	1	1	3
122	2	5	5	4	6	1	3	1	1	1	3
123	2	4	6	4	6	1	2	1	1	1	3
124	2	4	5	3	6	1	4	1	2	1	3
125	1	5	5	2	5	1	4	4	2	1	3
126	2	3	5	2	5	1	3	1	1	1	3
127	2	3	5	1	5	1	2	1	1	1	2
128	1	5	5	4	2	1	3	2	3	2	3
129	2	4	5	2	4	1	3	1	3	2	3
130	1	3	4	2	5	1	2	1	1	1	2
131	2	3	2	5	1	2	2	1	1	1	3
132	2	4	6	2	4	1	2	1	2	1	3
133	2	4	6	3	6	1	2	1	1	1	3
134	2	4	6	3	6	1	2	1	1	1	3
135	1	6	6	4	2	1	4	1	1	1	4
136	1	4	6	2	6	1	2	1	2	1	3
137	1	4	5	2	1	1	2	3	2	3	3

Digital Repository Universitas Jember

138	1	3	5	3	5	1	2	1	1	1	3
139	1	4	6	2	5	1	3	4	1	1	3
140	2	3	5	2	6	1	3	1	1	1	3
141	2	4	6	2	6	1	3	1	1	1	3
142	2	3	5	3	6	1	3	4	1	1	3
143	2	4	6	2	2	2	2	4	1	1	3
144	1	3	6	4	2	1	2	2	1	1	3
145	1	5	3	3	5	1	3	1	1	1	3
146	2	5	5	3	6	1	3	1	1	1	3
147	2	3	5	2	4	1	2	4	1	1	3
148	2	2	6	2	1	1	3	1	2	1	3
149	2	4	6	2	4	1	2	1	2	1	3
150	2	3	5	1	5	1	2	1	1	1	2
151	2	4	6	3	5	1	3	4	1	1	3
152	2	3	6	2	4	1	3	4	1	1	3
153	2	5	6	4	2	1	3	2	1	1	3
154	2	4	5	2	6	1	2	4	1	1	3
155	2	3	5	2	6	1	3	4	1	1	3
156	2	4	5	3	6	1	3	4	1	1	3
157	1	4	6	3	2	1	3	2	1	1	3
158	2	4	5	3	6	1	2	4	1	1	3
159	2	4	5	3	6	1	3	4	1	1	3
160	1	4	6	3	5	1	3	2	1	1	3
161	2	3	6	5	2	1	3	2	1	1	3
162	2	3	5	3	6	1	3	4	1	1	3
163	2	4	6	5	2	1	4	2	1	1	3
164	2	3	5	3	6	1	3	4	1	1	3
165	1	4	6	5	2	2	4	2	2	2	3

Digital Repository Universitas Jember

166	1	5	6	5	5	1	3	1	1	1	3
167	2	4	6	4	6	1	2	2	1	1	3
168	2	5	5	4	2	1	3	4	1	1	3
169	2	3	6	4	6	1	2	4	1	1	2
170	1	3	5	2	5	2	4	2	1	1	3
171	1	4	6	3	5	1	3	2	1	1	3
172	2	3	6	2	2	1	4	1	1	1	3
173	2	3	5	4	5	1	2	4	1	1	3
174	1	6	4	2	5	1	2	1	2	1	3
175	1	4	6	5	5	1	4	2	2	1	1
176	1	4	6	5	5	1	4	2	1	1	2
177	2	4	6	2	6	1	3	1	1	1	3
178	2	4	5	3	5	1	3	1	1	1	2
179	2	5	5	3	6	1	2	4	2	2	2
180	1	3	6	3	5	1	3	2	1	1	3
181	2	3	6	1	2	1	3	4	1	1	3
182	1	5	5	2	2	1	3	1	1	1	3
183	1	6	4	2	5	1	2	4	2	2	3
184	2	4	6	5	2	1	3	4	1	1	2
185	1	5	6	4	2	2	3	4	2	1	3
186	2	4	3	3	6	1	3	4	1	1	3
187	2	4	6	3	5	1	2	4	1	1	3
188	2	5	6	2	2	1	3	4	2	1	3
189	2	3	6	2	5	1	4	2	1	1	3
190	1	5	6	5	5	1	3	2	2	1	3
191	1	4	6	3	5	1	2	1	1	1	3
192	2	4	6	5	6	1	3	1	1	1	3
193	1	2	5	4	5	1	2	4	1	1	3

Digital Repository Universitas Jember

194	1	3	6	5	4	1	2	2	1	1	3
195	2	5	3	2	6	2	2	4	1	1	4
196	1	4	6	4	4	1	3	2	1	1	3
197	1	6	6	3	2	1	3	4	2	1	3
198	2	4	5	3	4	1	4	2	1	1	3
199	2	3	6	3	6	1	4	2	2	2	3
200	2	4	4	2	6	1	3	4	2	1	3
201	2	4	5	2	6	1	3	1	1	1	1
202	1	5	4	4	6	1	2	4	1	1	3
203	1	6	6	2	5	1	2	1	2	1	3
204	1	4	6	4	2	1	4	2	1	1	3
205	2	4	5	3	5	1	3	1	1	1	3
206	1	4	6	5	2	1	4	2	1	1	3
207	1	3	6	2	5	1	2	4	1	1	3
208	1	3	5	2	5	1	3	4	2	1	3
209	2	4	5	5	5	1	3	4	1	1	3
210	2	4	5	5	6	1	2	1	1	1	3
211	1	6	5	3	6	1	3	4	2	1	3
212	2	3	6	1	5	1	3	4	1	1	1
213	1	6	6	2	2	1	2	1	1	1	4
214	2	4	5	1	6	1	4	2	1	1	1
215	2	4	5	1	5	2	2	4	1	1	1
216	2	3	6	3	5	1	3	4	1	1	3
217	1	4	5	1	5	1	3	2	1	1	3
218	1	5	6	2	5	1	3	1	1	1	3
219	1	4	6	2	5	1	3	1	1	1	3
220	1	3	5	2	5	1	3	1	1	1	3
221	1	3	6	3	5	1	4	2	1	1	3

Digital Repository Universitas Jember

222	2	4	6	4	6	1	2	1	2	1	3
223	1	5	6	3	4	1	4	2	1	1	3
224	2	5	6	4	5	2	4	2	1	1	2
225	2	4	5	5	6	1	3	2	1	1	3
226	1	4	6	3	5	1	3	2	1	1	3
227	1	4	5	2	5	1	2	4	1	1	3
228	1	4	6	4	5	1	4	2	1	1	3
229	1	3	6	2	2	1	3	4	2	1	3
230	2	4	6	3	6	1	3	2	1	1	3
231	1	4	6	5	4	1	4	2	1	1	3
232	2	2	5	2	5	1	2	1	1	1	3
233	2	3	5	5	4	1	2	1	2	2	3
234	1	4	4	3	5	1	2	1	2	2	4
235	2	5	5	2	5	1	3	1	2	2	4
236	2	4	5	3	5	1	2	1	3	2	4
237	2	4	6	5	1	2	2	1	1	1	3
238	2	4	5	4	6	1	2	1	1	1	3
239	2	4	5	2	5	1	2	1	1	1	4
240	1	2	5	2	5	1	2	1	2	2	3
241	2	4	6	3	6	1	3	1	1	1	3
242	2	2	5	5	5	1	3	1	2	2	3
243	1	4	6	5	2	1	4	2	1	1	3
244	1	3	6	2	5	1	2	4	1	1	3
245	1	3	5	2	5	1	3	4	2	1	3
246	2	4	5	3	5	1	3	4	1	1	3
247	1	4	6	4	5	1	4	2	1	1	3
248	1	3	6	2	2	1	3	4	2	1	3
249	2	4	6	3	6	1	3	2	1	1	3

Digital Repository Universitas Jember

250	1	4	6	5	4	1	4	2	1	1	3
251	2	2	5	2	5	1	2	1	1	1	3
252	2	3	5	5	4	1	2	1	2	2	3
253	1	3	6	3	5	1	3	2	1	1	3
254	2	3	6	1	2	1	3	4	1	1	3
255	1	5	5	2	2	1	3	1	1	1	3
256	1	6	4	2	5	1	2	4	2	2	3
257	2	4	6	5	2	1	3	4	1	1	2
258	1	5	6	4	2	2	3	4	2	1	3
259	2	4	3	5	6	1	3	4	1	1	3
260	2	4	6	5	5	1	2	4	1	1	3
261	2	5	6	2	2	1	3	4	2	1	3
262	2	3	6	2	5	1	4	2	1	1	3
263	2	3	6	3	6	1	4	2	2	2	3
264	2	4	4	3	6	1	3	4	2	1	3
265	2	4	5	2	6	1	3	1	1	1	3
266	1	5	4	2	6	1	2	4	1	1	3
267	1	6	6	2	5	1	2	1	2	1	3
268	1	4	6	4	2	1	4	2	1	1	3
269	2	5	3	2	4	1	3	2	1	1	3
270	2	4	5	2	5	1	2	1	1	1	3
271	2	3	5	2	5	1	2	1	1	1	3
272	2	3	5	2	5	1	2	1	1	1	3
273	1	4	6	2	5	1	2	2	1	1	3
274	2	5	5	3	6	1	3	1	1	1	3
275	2	4	6	4	6	1	2	1	1	1	3
276	2	4	5	5	6	1	4	1	2	1	3
277	1	5	5	2	5	1	4	4	2	1	3

Digital Repository Universitas Jember

278	2	3	5	2	5	1	3	1	1	1	3
279	2	3	5	1	5	1	2	1	1	1	2
280	1	5	5	4	2	1	3	2	3	2	3
281	1	5	5	4	2	1	3	1	1	1	3
282	2	5	5	2	5	1	2	1	1	1	3
283	2	4	6	3	5	1	2	1	2	1	3
284	2	4	6	4	6	1	3	1	1	1	3
285	2	5	3	2	5	1	3	1	1	1	3
286	1	4	6	5	2	1	4	2	1	1	3
287	1	3	6	2	5	1	2	4	1	1	3
288	1	3	5	2	5	1	3	4	2	1	3
289	2	4	5	5	5	1	3	4	1	1	3
290	1	4	6	4	5	1	4	2	1	1	3
291	1	3	6	2	2	1	3	4	2	1	3
292	2	4	6	3	6	1	3	2	1	1	3
293	1	4	6	5	4	1	4	2	1	1	3
294	2	5	5	2	6	1	3	1	1	1	3
295	2	4	6	2	6	1	2	1	1	1	3
296	2	4	5	3	6	1	4	1	2	1	3
297	1	5	5	2	5	1	4	4	2	1	3
298	2	3	5	2	5	1	3	1	1	1	3
299	2	3	5	1	5	1	2	1	1	1	2
300	1	5	5	4	2	1	3	2	3	2	3
301	1	5	5	4	2	1	3	1	1	1	3
302	2	5	5	2	5	1	2	1	1	1	3
303	2	4	6	3	5	1	2	1	2	1	3
304	2	4	6	3	6	1	3	1	1	1	3
305	2	3	6	2	5	1	4	2	1	1	3

Digital Repository Universitas Jember

306	1	5	6	5	5	1	3	2	2	1	3
307	1	4	6	3	5	1	2	1	1	1	3
308	2	4	6	5	6	1	3	1	1	1	3
309	1	5	5	4	2	1	3	1	1	1	3
310	2	5	5	2	5	1	2	1	1	1	3
311	2	4	6	3	5	1	2	1	2	1	3
312	2	4	6	4	6	1	3	1	1	1	3
313	2	5	3	2	5	1	3	1	1	1	3
314	2	5	6	2	5	1	3	1	1	1	3
315	1	6	5	2	5	1	2	1	1	1	2
316	2	4	5	3	6	1	3	4	1	1	2
317	1	6	6	2	2	1	2	1	1	1	3
318	1	6	4	2	6	1	3	2	1	1	3
319	2	3	6	2	6	1	4	1	1	1	3
320	2	3	5	2	6	1	2	1	1	1	4
321	1	6	5	4	3	1	3	2	1	1	3
322	1	4	5	3	5	1	2	1	2	1	4

Digital Repository Universitas Jember

214	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	2
215	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2
216	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2
217	1	1	1	1	1	2	1	2	1	2	1	2
218	1	1	1	1	1	1	1	2	1	2	1	2
219	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1	1	2
220	1	1	1	1	1	2	1	2	2	2	2	2
221	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
222	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1
223	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1
224	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2
225	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2
226	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2
227	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1
228	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2
229	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
230	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2
231	1	1	1	1	1	2	1	2	1	2	2	2
232	1	1	1	1	1	2	1	2	1	2	1	1
233	2	1	2	1	2	2	1	2	1	2	2	2
234	1	1	1	1	1	2	1	2	1	2	1	2
235	1	1	2	1	1	1	1	2	1	1	1	2
236	2	1	1	1	2	2	1	2	1	2	1	1
237	1	1	1	1	1	2	1	2	1	2	2	2
238	1	1	1	1	1	1	1	2	1	2	1	2
239	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	2
240	1	1	2	1	1	2	1	2	1	2	1	1
241	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	2
242	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2
243	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1
244	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	2

Digital Repository Universitas Jember

245	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1
246	1	1	1	1	1	2	1	2	1	2	2	2	2
247	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2
248	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
249	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2
250	1	1	1	1	1	2	1	2	1	2	2	2	2
251	1	1	1	1	1	2	1	2	1	2	1	1	1
252	2	1	2	1	2	2	1	2	1	2	2	2	2
253	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
254	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2
255	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2
256	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2
257	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2
258	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2
259	2	2	1	1	2	1	1	1	1	1	1	2	2
260	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2
261	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2
262	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	2	2
263	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2
264	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2
265	1	1	2	1	1	1	1	2	2	1	1	1	2
266	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2
267	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	2	2
268	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
269	1	1	1	1	1	2	1	2	2	2	2	2	2
270	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2
271	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2
272	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2
273	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2
274	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	2
275	1	1	1	1	1	1	1	2	1	2	1	2	2

CORRELATIONS

```

/VARIABLES=X1 X2 X3 X4 X5 X6 X7 X8 X9 X10 X11 Y1
/PRINT=TWOTAIL NOSIG
/MISSING=PAIRWISE.
    
```

Correlations

Notes

Output Created	16-JAN-2019 09:17:31	
Comments		
Input	Data	D:\Skripsi\SPSS\SPSS Alhamdulillah.sav
	Active Dataset	DataSet1
	Filter	<none>
	Weight	<none>
	Split File	<none>
	N of Rows in Working Data File	322
Missing Value Handling	Definition of Missing	User-defined missing values are treated as missing.
	Cases Used	Statistics for each pair of variables are based on all the cases with valid data for that pair.
Syntax	CORRELATIONS /VARIABLES=X1 X2 X3 X4 X5 X6 X7 X8 X9 X10 X11 Y1 /PRINT=TWOTAIL NOSIG /MISSING=PAIRWISE.	
Resources	Processor Time	00:00:00,03
	Elapsed Time	00:00:00,03

Correlations

		Jenis Kelamin	Usia	Pendidikan
Jenis Kelamin	Pearson Correlation	1	-,296**	-,089
	Sig. (2-tailed)		,000	,114
	N	314	314	314
Usia	Pearson Correlation	-,296**	1	-,124*
	Sig. (2-tailed)	,000		,028
	N	314	314	314
Pendidikan	Pearson Correlation	-,089	-,124*	1
	Sig. (2-tailed)	,114	,028	
	N	314	314	314
Penghasilan	Pearson Correlation	-,049	,060	,214**
	Sig. (2-tailed)	,383	,291	,000
	N	314	314	314
Pekerjaan	Pearson Correlation	,319**	-,100	-,261**
	Sig. (2-tailed)	,000	,078	,000
	N	314	314	314
Kepemilikan Kendaraan	Pearson Correlation	-,028	,073	-,059
	Sig. (2-tailed)	,624	,197	,296
	N	314	314	314
Jumlah Kendaraan yang Dimiliki	Pearson Correlation	-,037	,023	,213**
	Sig. (2-tailed)	,515	,683	,000
	N	314	314	314
Kendaraan Lain yang Dimiliki	Pearson Correlation	-,066	-,010	-,103
	Sig. (2-tailed)	,243	,865	,069
	N	314	314	314
Jarak Tempuh	Pearson Correlation	-,144*	,047	-,005
	Sig. (2-tailed)	,010	,402	,925
	N	314	314	314
Waktu Perjalanan	Pearson Correlation	-,064	,020	-,048
	Sig. (2-tailed)	,257	,730	,396
	N	314	314	314
Frekuensi Penggunaan Kendaraan	Pearson Correlation	-,089	,057	-,060
	Sig. (2-tailed)	,115	,314	,290
	N	314	314	314
Penggunann Helm	Pearson Correlation	-,125*	,118*	-,120*
	Sig. (2-tailed)	,026	,036	,034
	N	314	314	314

Correlations

		Penghasilan	Pekerjaan	Kepemilikan Kendaraan
Jenis Kelamin	Pearson Correlation	-,049	,319**	-,028
	Sig. (2-tailed)	,383	,000	,624
	N	314	314	314
Usia	Pearson Correlation	,060	-,100	,073
	Sig. (2-tailed)	,291	,078	,197
	N	314	314	314
Pendidikan	Pearson Correlation	,214**	-,261**	-,059
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,296
	N	314	314	314
Penghasilan	Pearson Correlation	1	-,271**	,057
	Sig. (2-tailed)		,000	,313
	N	314	314	314
Pekerjaan	Pearson Correlation	-,271**	1	-,148**
	Sig. (2-tailed)	,000		,009
	N	314	314	314
Kepemilikan Kendaraan	Pearson Correlation	,057	-,148**	1
	Sig. (2-tailed)	,313	,009	
	N	314	314	314
Jumlah Kendaraan yang Dimiliki	Pearson Correlation	,222**	-,132*	-,041
	Sig. (2-tailed)	,000	,020	,471
	N	314	314	314
Kendaraan Lain yang Dimiliki	Pearson Correlation	,019	-,028	,152**
	Sig. (2-tailed)	,743	,623	,007
	N	314	314	314
Jarak Tempuh	Pearson Correlation	-,007	-,096	,025
	Sig. (2-tailed)	,904	,088	,653
	N	314	314	314
Waktu Perjalanan	Pearson Correlation	,090	-,105	-,058
	Sig. (2-tailed)	,113	,064	,309
	N	314	314	314
Frekuensi Penggunaan Kendaraan	Pearson Correlation	,004	-,046	,009
	Sig. (2-tailed)	,944	,412	,868
	N	314	314	314
Penggunann Helm	Pearson Correlation	,020	,042	-,002
	Sig. (2-tailed)	,731	,458	,972
	N	314	314	314

Correlations

		Jumlah Kendaraan yang Dimiliki	Kendaraan Lain yang Dimiliki	Jarak Tempuh
Jenis Kelamin	Pearson Correlation	-,037	-,066	-,144 [*]
	Sig. (2-tailed)	,515	,243	,010
	N	314	314	314
Usia	Pearson Correlation	,023	-,010	,047
	Sig. (2-tailed)	,683	,865	,402
	N	314	314	314
Pendidikan	Pearson Correlation	,213 ^{**}	-,103	-,005
	Sig. (2-tailed)	,000	,069	,925
	N	314	314	314
Penghasilan	Pearson Correlation	,222 ^{**}	,019	-,007
	Sig. (2-tailed)	,000	,743	,904
	N	314	314	314
Pekerjaan	Pearson Correlation	-,132 [*]	-,028	-,096
	Sig. (2-tailed)	,020	,623	,088
	N	314	314	314
Kepemilikan Kendaraan	Pearson Correlation	-,041	,152 ^{**}	,025
	Sig. (2-tailed)	,471	,007	,653
	N	314	314	314
Jumlah Kendaraan yang Dimiliki	Pearson Correlation	1	,085	-,036
	Sig. (2-tailed)		,133	,530
	N	314	314	314
Kendaraan Lain yang Dimiliki	Pearson Correlation	,085	1	,066
	Sig. (2-tailed)	,133		,243
	N	314	314	314
Jarak Tempuh	Pearson Correlation	-,036	,066	1
	Sig. (2-tailed)	,530	,243	
	N	314	314	314
Waktu Perjalanan	Pearson Correlation	,001	-,049	,366 ^{**}
	Sig. (2-tailed)	,979	,388	,000
	N	314	314	314
Frekuensi Penggunaan Kendaraan	Pearson Correlation	-,091	-,083	,099
	Sig. (2-tailed)	,106	,142	,080
	N	314	314	314
Penggunann Helm	Pearson Correlation	-,012	,092	-,051
	Sig. (2-tailed)	,838	,104	,363
	N	314	314	314

Correlations

		Waktu Perjalanan	Frekuensi Penggunaan Kendaraan	Penggunann Helm
Jenis Kelamin	Pearson Correlation	-,064	-,089	-,125*
	Sig. (2-tailed)	,257	,115	,026
	N	314	314	314
Usia	Pearson Correlation	,020	,057	,118*
	Sig. (2-tailed)	,730	,314	,036
	N	314	314	314
Pendidikan	Pearson Correlation	-,048	-,060	-,120*
	Sig. (2-tailed)	,396	,290	,034
	N	314	314	314
Penghasilan	Pearson Correlation	,090	,004	,020
	Sig. (2-tailed)	,113	,944	,731
	N	314	314	314
Pekerjaan	Pearson Correlation	-,105	-,046	,042
	Sig. (2-tailed)	,064	,412	,458
	N	314	314	314
Kepemilikan Kendaraan	Pearson Correlation	-,058	,009	-,002
	Sig. (2-tailed)	,309	,868	,972
	N	314	314	314
Jumlah Kendaraan yang Dimiliki	Pearson Correlation	,001	-,091	-,012
	Sig. (2-tailed)	,979	,106	,838
	N	314	314	314
Kendaraan Lain yang Dimiliki	Pearson Correlation	-,049	-,083	,092
	Sig. (2-tailed)	,388	,142	,104
	N	314	314	314
Jarak Tempuh	Pearson Correlation	,366**	,099	-,051
	Sig. (2-tailed)	,000	,080	,363
	N	314	314	314
Waktu Perjalanan	Pearson Correlation	1	,113*	-,014
	Sig. (2-tailed)		,045	,807
	N	314	314	314
Frekuensi Penggunaan Kendaraan	Pearson Correlation	,113*	1	,101
	Sig. (2-tailed)	,045		,073
	N	314	314	314
Penggunann Helm	Pearson Correlation	-,014	,101	1
	Sig. (2-tailed)	,807	,073	
	N	314	314	314

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).




```
LOGISTIC REGRESSION VARIABLES Y1
/METHOD=ENTER X1
/CLASSPLOT
/CASEWISE OUTLIER(2)
/PRINT=GOODFIT CORR ITER(1) CI(95)
/CRITERIA=PIN(0.05) POUT(0.10) ITERATE(20) CUT(0.5).
```

Logistic Regression

Notes

Output Created		07-JAN-2019 20:14:05
Comments		
Input	Data	D:\Skripsi\SPSS\SPSS Alhamdulillah.sav
	Active Dataset	DataSet1
	Filter	<none>
	Weight	<none>
	Split File	<none>
	N of Rows in Working Data File	322
Missing Value Handling	Definition of Missing	User-defined missing values are treated as missing
Syntax	LOGISTIC REGRESSION VARIABLES Y1 /METHOD=ENTER X1 /CLASSPLOT /CASEWISE OUTLIER(2) /PRINT=GOODFIT CORR ITER(1) CI(95) /CRITERIA=PIN(0.05) POUT(0.10) ITERATE(20) ...	
Resources	Processor Time	00:00:00,08
	Elapsed Time	00:00:00,11

[DataSet1] D:\Skripsi\SPSS\SPSS Alhamdulillah.sav

Case Processing Summary

Unweighted Cases ^a		N	Percent
Selected Cases	Included in Analysis	314	97,5
	Missing Cases	8	2,5
	Total	322	100,0
Unselected Cases		0	,0
Total		322	100,0

a. If weight is in effect, see classification table for the total number of cases.

Dependent Variable Encoding

Original Value	Internal Value
Ya	0
Tidak	1

Block 0: Beginning Block

Iteration History^{a,b,c}

Iteration		-2 Log likelihood	Coefficients Constant
Step 0	1	429,662	-,268
	2	429,662	-,269
	3	429,662	-,269

- a. Constant is included in the model.
- b. Initial -2 Log Likelihood: 429,662
- c. Estimation terminated at iteration number 3 because parameter estimates changed by less than ,001.

Classification Table^{a,b}

Observed		Predicted		Percentage Correct	
		Penggunann Helm Ya	Tidak		
Step 0	Penggunann Helm	Ya	178	0	100,0
		Tidak	136	0	,0
Overall Percentage					56,7

- a. Constant is included in the model.
- b. The cut value is ,500

Variables in the Equation

		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Step 0	Constant	-,269	,114	5,584	1	,018	,764

Variables not in the Equation

		Score	df	Sig.	
Step 0	Variables	Jenis Kelamin	4,924	1	,026
	Overall Statistics		4,924	1	,026

Block 1: Method = Enter

Iteration History^{a,b,c,d}

Iteration		-2 Log likelihood	Coefficients	
			Constant	Jenis Kelamin
Step 1	1	424,742	,515	-,500
	2	424,738	,525	-,510
	3	424,738	,525	-,510

- a. Method: Enter
- b. Constant is included in the model.
- c. Initial -2 Log Likelihood: 429,662
- d. Estimation terminated at iteration number 3 because parameter estimates changed by less than ,001.

Omnibus Tests of Model Coefficients

		Chi-square	df	Sig.
Step 1	Step	4,924	1	,026
	Block	4,924	1	,026
	Model	4,924	1	,026

Model Summary

Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	424,738 ^a	,016	,021

- a. Estimation terminated at iteration number 3 because parameter estimates changed by less than ,001.

Hosmer and Lemeshow Test

Step	Chi-square	df	Sig.
1	,000	0	.

Contingency Table for Hosmer and Lemeshow Test

		Penggunann Helm = Ya		Penggunann Helm = Tidak		Total
		Observed	Expected	Observed	Expected	
Step 1	1	110	110,000	67	67,000	177
	2	68	68,000	69	69,000	137

Classification Table^a

	Observed	Predicted	Penggunann Helm		Percentage Correct
			Ya	Tidak	
Step 1	Penggunann Helm	Ya	110	68	61,8
		Tidak	67	69	50,7
Overall Percentage					57,0

a. The cut value is ,500

Variables in the Equation

		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Step 1 ^a	Jenis Kelamin	-,510	,231	4,895	1	,027	,600
	Constant	,525	,375	1,957	1	,162	1,690

Variables in the Equation

		95% C.I. for EXP(B)	
		Lower	Upper
Step 1 ^a	Jenis Kelamin	,382	,943
	Constant		

a. Variable(s) entered on step 1: Jenis Kelamin.

Correlation Matrix

		Constant	Jenis Kelamin
Step 1	Constant	1,000	-,952
	Jenis Kelamin	-,952	1,000

Predicted Probability is of Membership for Tidak

The Cut Value is ,50

Symbols: Y - Ya

T - Tidak

Each Symbol Represents 12,5 Cases.

Casewise List^a

a. The casewise plot is not produced because no outliers were found.



```
LOGISTIC REGRESSION VARIABLES Y1
/METHOD=ENTER X3
/CLASSPLOT
/CASEWISE OUTLIER(2)
/PRINT=GOODFIT CORR ITER(1) CI(95)
/CRITERIA=PIN(0.05) POUT(0.10) ITERATE(20) CUT(0.5).
```

Logistic Regression

Notes

Output Created	07-JAN-2019 20:15:34	
Comments		
Input	Data	D:\Skripsi\SPSS\SPSS Alhamdulillah.sav
	Active Dataset	DataSet1
	Filter	<none>
	Weight	<none>
	Split File	<none>
	N of Rows in Working Data File	322
Missing Value Handling	Definition of Missing	User-defined missing values are treated as missing
Syntax	LOGISTIC REGRESSION VARIABLES Y1 /METHOD=ENTER X3 /CLASSPLOT /CASEWISE OUTLIER (2) /PRINT=GOODFIT CORR ITER(1) CI(95) /CRITERIA=PIN(0.05) POUT(0.10) ITERATE(20) ...	
Resources	Processor Time	00:00:00,05
	Elapsed Time	00:00:00,11

Case Processing Summary

Unweighted Cases ^a		N	Percent
Selected Cases	Included in Analysis	314	97,5
	Missing Cases	8	2,5
	Total	322	100,0
Unselected Cases		0	,0
Total		322	100,0

a. If weight is in effect, see classification table for the total number of cases.

Dependent Variable Encoding

Original Value	Internal Value
Ya	0
Tidak	1

Block 0: Beginning Block

Iteration History^{a,b,c}

Iteration		-2 Log likelihood	Coefficients Constant
Step 0	1	429,662	-,268
	2	429,662	-,269
	3	429,662	-,269

- a. Constant is included in the model.
- b. Initial -2 Log Likelihood: 429,662
- c. Estimation terminated at iteration number 3 because parameter estimates changed by less than ,001.

Classification Table^{a,b}

Observed		Predicted		Percentage Correct	
		Penggunann Helm Ya	Tidak		
Step 0	Penggunann Helm	Ya	178	0	100,0
		Tidak	136	0	,0
Overall Percentage					56,7

- a. Constant is included in the model.
- b. The cut value is ,500

Variables in the Equation

		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Step 0	Constant	-,269	,114	5,584	1	,018	,764

Variables not in the Equation

		Score	df	Sig.
Step 0	Variables Pendidikan	4,497	1	,034
	Overall Statistics	4,497	1	,034

Block 1: Method = Enter

Iteration History^{a,b,c,d}

Iteration		-2 Log likelihood	Coefficients	
			Constant	Pendidikan
Step 1	1	425,180	1,263	-,289
	2	425,177	1,289	-,295
	3	425,177	1,289	-,295

- a. Method: Enter
- b. Constant is included in the model.
- c. Initial -2 Log Likelihood: 429,662
- d. Estimation terminated at iteration number 3 because parameter estimates changed by less than ,001.

Omnibus Tests of Model Coefficients

		Chi-square	df	Sig.
Step 1	Step	4,485	1	,034
	Block	4,485	1	,034
	Model	4,485	1	,034

Model Summary

Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	425,177 ^a	,014	,019

- a. Estimation terminated at iteration number 3 because parameter estimates changed by less than ,001.

Hosmer and Lemeshow Test

Step	Chi-square	df	Sig.
1	,108	1	,742

Contingency Table for Hosmer and Lemeshow Test

		Peggunann Helm = Ya		Peggunann Helm = Tidak		Total
		Observed	Expected	Observed	Expected	
Step 1	1	92	90,774	55	56,226	147
	2	71	71,518	60	59,482	131
	3	15	15,709	21	20,291	36

Classification Table^a

	Observed	Peggunann Helm	Predicted		Percentage Correct
			Ya	Tidak	
Step 1	Peggunann Helm	Ya	163	15	91,6
		Tidak	115	21	15,4
Overall Percentage					58,6

a. The cut value is ,500

Variables in the Equation

		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Step 1 ^a	Pendidikan	-,295	,141	4,399	1	,036	,745
	Constant	1,289	,751	2,945	1	,086	3,630

Variables in the Equation

		95% C.I. for EXP(B)	
		Lower	Upper
Step 1 ^a	Pendidikan	,565	,981
	Constant		

a. Variable(s) entered on step 1: Pendidikan.

Correlation Matrix

		Constant	Pendidikan
Step 1	Constant	1,000	-,988
	Pendidikan	-,988	1,000

Predicted Probability is of Membership for Tidak

The Cut Value is ,50

Symbols: Y - Ya

T - Tidak

Each Symbol Represents 10 Cases.

Casewise List^a

a. The casewise plot is not produced because no outliers were found.



```
LOGISTIC REGRESSION VARIABLES Y1
/METHOD=ENTER X1 X3
/CLASSPLOT
/CASEWISE OUTLIER(2)
/PRINT=GOODFIT CORR ITER(1) CI(95)
/CRITERIA=PIN(0.05) POUT(0.10) ITERATE(20) CUT(0.5).
```

Logistic Regression

Notes

Output Created		08-JAN-2019 11:15:51
Comments		
Input	Data	D:\Skripsi\SPSS\SPSS Alhamdulillah.sav
	Active Dataset	DataSet1
	Filter	<none>
	Weight	<none>
	Split File	<none>
	N of Rows in Working Data File	322
Missing Value Handling	Definition of Missing	User-defined missing values are treated as missing
Syntax	LOGISTIC REGRESSION VARIABLES Y1 /METHOD=ENTER X1 X3 /CLASSPLOT /CASEWISE OUTLIER (2) /PRINT=GOODFIT CORR ITER(1) CI(95) /CRITERIA=PIN(0.05) ...	
Resources	Processor Time	00:00:00,06
	Elapsed Time	00:00:00,17

[DataSet1] D:\Skripsi\SPSS\SPSS Alhamdulillah.sav

Case Processing Summary

Unweighted Cases ^a		N	Percent
Selected Cases	Included in Analysis	314	97,5
	Missing Cases	8	2,5
	Total	322	100,0
Unselected Cases		0	,0
Total		322	100,0

a. If weight is in effect, see classification table for the total number of cases.

Dependent Variable Encoding

Original Value	Internal Value
Ya	0
Tidak	1

Block 0: Beginning Block

Iteration History^{a,b,c}

Iteration		-2 Log likelihood	Coefficients Constant
Step 0	1	429,662	-,268
	2	429,662	-,269
	3	429,662	-,269

- a. Constant is included in the model.
- b. Initial -2 Log Likelihood: 429,662
- c. Estimation terminated at iteration number 3 because parameter estimates changed by less than ,001.

Classification Table^{a,b}

Observed		Predicted		Percentage Correct
		Penggunann Helm Ya	Tidak	
Step 0	Penggunann Helm	Ya	0	100,0
		Tidak	0	,0
Overall Percentage				56,7

- a. Constant is included in the model.
- b. The cut value is ,500

Variables in the Equation

		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Step 0	Constant	-,269	,114	5,584	1	,018	,764

Variables not in the Equation

			Score	df	Sig.
Step 0	Variables	Jenis Kelamin	4,924	1	,026
		Pendidikan	4,497	1	,034
	Overall Statistics		10,345	2	,006

Block 1: Method = Enter

Iteration History^{a,b,c,d}

Iteration		-2 Log likelihood	Coefficients		
			Constant	Jenis Kelamin	Pendidikan
Step 1	1	419,259	2,276	-,548	-,319
	2	419,241	2,362	-,568	-,330
	3	419,241	2,362	-,568	-,330

- a. Method: Enter
- b. Constant is included in the model.
- c. Initial -2 Log Likelihood: 429,662
- d. Estimation terminated at iteration number 3 because parameter estimates changed by less than ,001.

Omnibus Tests of Model Coefficients

		Chi-square	df	Sig.
Step 1	Step	10,421	2	,005
	Block	10,421	2	,005
	Model	10,421	2	,005

Model Summary

Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	419,241 ^a	,033	,044

- a. Estimation terminated at iteration number 3 because parameter estimates changed by less than ,001.

Hosmer and Lemeshow Test

Step	Chi-square	df	Sig.
1	,745	3	,863

Contingency Table for Hosmer and Lemeshow Test

		Peggunann Helm = Ya		Peggunann Helm = Tidak		Total
		Observed	Expected	Observed	Expected	
Step 1	1	49	50,370	25	23,630	74
	2	50	50,823	34	33,177	84
	3	43	39,932	30	33,068	73
	4	24	24,981	29	28,019	53
	5	12	11,894	18	18,106	30

Classification Table^a

	Observed	Peggunann Helm	Predicted		Percentage Correct
			Ya	Tidak	
Step 1	Peggunann Helm	Ya	145	33	81,5
		Tidak	92	44	32,4
Overall Percentage					60,2

a. The cut value is ,500

Variables in the Equation

		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Step 1 ^a	Jenis Kelamin	-,568	,234	5,876	1	,015	,567
	Pendidikan	-,330	,142	5,378	1	,020	,719
	Constant	2,362	,882	7,168	1	,007	10,611

Variables in the Equation

		95% C.I.for EXP(B)	
		Lower	Upper
Step 1 ^a	Jenis Kelamin	,358	,897
	Pendidikan	,544	,950
	Constant		

a. Variable(s) entered on step 1: Jenis Kelamin, Pendidikan.

Correlation Matrix

		Constant	Jenis Kelamin	Pendidikan
Step 1	Constant	1,000	-,515	-,903
	Jenis Kelamin	-,515	1,000	,121
	Pendidikan	-,903	,121	1,000

Step number: 1

Observed Groups and Predicted Probabilities



CORRELATIONS

```

/VARIABLES=X1 X2 X3 X4 X5 X6 X7 X8 X9 X10 X11 X12 X13 X14 X15 X16 Y3
/PRINT=TWOTAIL NOSIG
/MISSING=PAIRWISE.
    
```

Correlations

Notes

Output Created	16-JAN-2019 09:18:18	
Comments		
Input	Data	D:\Skripsi\SPSS\SPSS Alhamdulillah.sav
	Active Dataset	DataSet1
	Filter	<none>
	Weight	<none>
	Split File	<none>
	N of Rows in Working Data File	322
Missing Value Handling	Definition of Missing	User-defined missing values are treated as missing.
	Cases Used	Statistics for each pair of variables are based on all the cases with valid data for that pair.
Syntax	CORRELATIONS /VARIABLES=X1 X2 X3 X4 X5 X6 X7 X8 X9 X10 X11 X12 X13 X14 X15 X16 Y3 /PRINT=TWOTAIL NOSIG /MISSING=PAIRWISE.	
Resources	Processor Time	00:00:00,03
	Elapsed Time	00:00:00,04

Correlations

		Jenis Kelamin	Usia	Pendidikan
Jenis Kelamin	Pearson Correlation	1	-,296**	-,089
	Sig. (2-tailed)		,000	,114
	N	314	314	314
Usia	Pearson Correlation	-,296**	1	-,124*
	Sig. (2-tailed)	,000		,028
	N	314	314	314
Pendidikan	Pearson Correlation	-,089	-,124*	1
	Sig. (2-tailed)	,114	,028	
	N	314	314	314
Penghasilan	Pearson Correlation	-,049	,060	,214**
	Sig. (2-tailed)	,383	,291	,000
	N	314	314	314
Pekerjaan	Pearson Correlation	,319**	-,100	-,261**
	Sig. (2-tailed)	,000	,078	,000
	N	314	314	314
Kepemilikan Kendaraan	Pearson Correlation	-,028	,073	-,059
	Sig. (2-tailed)	,624	,197	,296
	N	314	314	314
Jumlah Kendaraan yang Dimiliki	Pearson Correlation	-,037	,023	,213**
	Sig. (2-tailed)	,515	,683	,000
	N	314	314	314
Kendaraan Lain yang Dimiliki	Pearson Correlation	-,066	-,010	-,103
	Sig. (2-tailed)	,243	,865	,069
	N	314	314	314
Jarak Tempuh	Pearson Correlation	-,144*	,047	-,005
	Sig. (2-tailed)	,010	,402	,925
	N	314	314	314
Waktu Perjalanan	Pearson Correlation	-,064	,020	-,048
	Sig. (2-tailed)	,257	,730	,396
	N	314	314	314
Frekuensi Penggunaan Kendaraan	Pearson Correlation	-,089	,057	-,060
	Sig. (2-tailed)	,115	,314	,290
	N	314	314	314
Pemahaman Tentang Zebra Cross	Pearson Correlation	,145**	-,054	-,295**
	Sig. (2-tailed)	,010	,342	,000
	N	314	314	314

Correlations

		Penghasilan	Pekerjaan	Kepemilikan Kendaraan
Jenis Kelamin	Pearson Correlation	-,049	,319**	-,028
	Sig. (2-tailed)	,383	,000	,624
	N	314	314	314
Usia	Pearson Correlation	,060	-,100	,073
	Sig. (2-tailed)	,291	,078	,197
	N	314	314	314
Pendidikan	Pearson Correlation	,214**	-,261**	-,059
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,296
	N	314	314	314
Penghasilan	Pearson Correlation	1	-,271**	,057
	Sig. (2-tailed)		,000	,313
	N	314	314	314
Pekerjaan	Pearson Correlation	-,271**	1	-,148**
	Sig. (2-tailed)	,000		,009
	N	314	314	314
Kepemilikan Kendaraan	Pearson Correlation	,057	-,148**	1
	Sig. (2-tailed)	,313	,009	
	N	314	314	314
Jumlah Kendaraan yang Dimiliki	Pearson Correlation	,222**	-,132*	-,041
	Sig. (2-tailed)	,000	,020	,471
	N	314	314	314
Kendaraan Lain yang Dimiliki	Pearson Correlation	,019	-,028	,152**
	Sig. (2-tailed)	,743	,623	,007
	N	314	314	314
Jarak Tempuh	Pearson Correlation	-,007	-,096	,025
	Sig. (2-tailed)	,904	,088	,653
	N	314	314	314
Waktu Perjalanan	Pearson Correlation	,090	-,105	-,058
	Sig. (2-tailed)	,113	,064	,309
	N	314	314	314
Frekuensi Penggunaan Kendaraan	Pearson Correlation	,004	-,046	,009
	Sig. (2-tailed)	,944	,412	,868
	N	314	314	314
Pemahaman Tentang Zebra Cross	Pearson Correlation	,084	,037	,090
	Sig. (2-tailed)	,139	,511	,110
	N	314	314	314

Correlations

		Jumlah Kendaraan yang Dimiliki	Kendaraan Lain yang Dimiliki	Jarak Tempuh
Jenis Kelamin	Pearson Correlation	-,037	-,066	-,144 [*]
	Sig. (2-tailed)	,515	,243	,010
	N	314	314	314
Usia	Pearson Correlation	,023	-,010	,047
	Sig. (2-tailed)	,683	,865	,402
	N	314	314	314
Pendidikan	Pearson Correlation	,213 ^{**}	-,103	-,005
	Sig. (2-tailed)	,000	,069	,925
	N	314	314	314
Penghasilan	Pearson Correlation	,222 ^{**}	,019	-,007
	Sig. (2-tailed)	,000	,743	,904
	N	314	314	314
Pekerjaan	Pearson Correlation	-,132 [*]	-,028	-,096
	Sig. (2-tailed)	,020	,623	,088
	N	314	314	314
Kepemilikan Kendaraan	Pearson Correlation	-,041	,152 ^{**}	,025
	Sig. (2-tailed)	,471	,007	,653
	N	314	314	314
Jumlah Kendaraan yang Dimiliki	Pearson Correlation	1	,085	-,036
	Sig. (2-tailed)		,133	,530
	N	314	314	314
Kendaraan Lain yang Dimiliki	Pearson Correlation	,085	1	,066
	Sig. (2-tailed)	,133		,243
	N	314	314	314
Jarak Tempuh	Pearson Correlation	-,036	,066	1
	Sig. (2-tailed)	,530	,243	
	N	314	314	314
Waktu Perjalanan	Pearson Correlation	,001	-,049	,366 ^{**}
	Sig. (2-tailed)	,979	,388	,000
	N	314	314	314
Frekuensi Penggunaan Kendaraan	Pearson Correlation	-,091	-,083	,099
	Sig. (2-tailed)	,106	,142	,080
	N	314	314	314
Pemahaman Tentang Zebra Cross	Pearson Correlation	-,008	,084	,105
	Sig. (2-tailed)	,888	,137	,063
	N	314	314	314

Correlations

		Waktu Perjalanan	Frekuensi Penggunaan Kendaraan	Pemahaman Tentang Zebra Cross
Jenis Kelamin	Pearson Correlation	-,064	-,089	,145**
	Sig. (2-tailed)	,257	,115	,010
	N	314	314	314
Usia	Pearson Correlation	,020	,057	-,054
	Sig. (2-tailed)	,730	,314	,342
	N	314	314	314
Pendidikan	Pearson Correlation	-,048	-,060	-,295**
	Sig. (2-tailed)	,396	,290	,000
	N	314	314	314
Penghasilan	Pearson Correlation	,090	,004	,084
	Sig. (2-tailed)	,113	,944	,139
	N	314	314	314
Pekerjaan	Pearson Correlation	-,105	-,046	,037
	Sig. (2-tailed)	,064	,412	,511
	N	314	314	314
Kepemilikan Kendaraan	Pearson Correlation	-,058	,009	,090
	Sig. (2-tailed)	,309	,868	,110
	N	314	314	314
Jumlah Kendaraan yang Dimiliki	Pearson Correlation	,001	-,091	-,008
	Sig. (2-tailed)	,979	,106	,888
	N	314	314	314
Kendaraan Lain yang Dimiliki	Pearson Correlation	-,049	-,083	,084
	Sig. (2-tailed)	,388	,142	,137
	N	314	314	314
Jarak Tempuh	Pearson Correlation	,366**	,099	,105
	Sig. (2-tailed)	,000	,080	,063
	N	314	314	314
Waktu Perjalanan	Pearson Correlation	1	,113*	,297**
	Sig. (2-tailed)		,045	,000
	N	314	314	314
Frekuensi Penggunaan Kendaraan	Pearson Correlation	,113*	1	,135*
	Sig. (2-tailed)	,045		,017
	N	314	314	314
Pemahaman Tentang Zebra Cross	Pearson Correlation	,297**	,135*	1
	Sig. (2-tailed)	,000	,017	
	N	314	314	314

Correlations

		Pemahaman Tentang Trotoar	Pemahaman Rambu Lalu Lintas	Pemahaman Arti 3 Lampu
Jenis Kelamin	Pearson Correlation	,112 [*]	,159 ^{**}	. ^c
	Sig. (2-tailed)	,048	,005	.
	N	314	314	314
Usia	Pearson Correlation	-,077	-,124 [*]	. ^c
	Sig. (2-tailed)	,174	,028	.
	N	314	314	314
Pendidikan	Pearson Correlation	-,263 ^{**}	-,059	. ^c
	Sig. (2-tailed)	,000	,296	.
	N	314	314	314
Penghasilan	Pearson Correlation	,017	-,054	. ^c
	Sig. (2-tailed)	,761	,336	.
	N	314	314	314
Pekerjaan	Pearson Correlation	,106	,052	. ^c
	Sig. (2-tailed)	,061	,360	.
	N	314	314	314
Kepemilikan Kendaraan	Pearson Correlation	-,027	-,047	. ^c
	Sig. (2-tailed)	,628	,410	.
	N	314	314	314
Jumlah Kendaraan yang Dimiliki	Pearson Correlation	,005	-,174 ^{**}	. ^c
	Sig. (2-tailed)	,933	,002	.
	N	314	314	314
Kendaraan Lain yang Dimiliki	Pearson Correlation	,077	-,168 ^{**}	. ^c
	Sig. (2-tailed)	,175	,003	.
	N	314	314	314
Jarak Tempuh	Pearson Correlation	-,065	,025	. ^c
	Sig. (2-tailed)	,247	,653	.
	N	314	314	314
Waktu Perjalanan	Pearson Correlation	-,034	,134 [*]	. ^c
	Sig. (2-tailed)	,549	,018	.
	N	314	314	314
Frekuensi Penggunaan Kendaraan	Pearson Correlation	,077	-,087	. ^c
	Sig. (2-tailed)	,171	,124	.
	N	314	314	314
Pemahaman Tentang Zebra Cross	Pearson Correlation	,549 ^{**}	,160 ^{**}	. ^c
	Sig. (2-tailed)	,000	,004	.
	N	314	314	314

Correlations

		Pemahaman Cara Menyeberang	Pernah Mengalami Kecelakaan
Jenis Kelamin	Pearson Correlation	,076	,255**
	Sig. (2-tailed)	,180	,000
	N	314	314
Usia	Pearson Correlation	-,020	,082
	Sig. (2-tailed)	,724	,146
	N	314	314
Pendidikan	Pearson Correlation	-,192**	-,081
	Sig. (2-tailed)	,001	,155
	N	314	314
Penghasilan	Pearson Correlation	,166**	,008
	Sig. (2-tailed)	,003	,889
	N	314	314
Pekerjaan	Pearson Correlation	,040	,160**
	Sig. (2-tailed)	,477	,004
	N	314	314
Kepemilikan Kendaraan	Pearson Correlation	-,030	,074
	Sig. (2-tailed)	,595	,194
	N	314	314
Jumlah Kendaraan yang Dimiliki	Pearson Correlation	-,089	-,067
	Sig. (2-tailed)	,117	,238
	N	314	314
Kendaraan Lain yang Dimiliki	Pearson Correlation	,032	-,094
	Sig. (2-tailed)	,570	,097
	N	314	314
Jarak Tempuh	Pearson Correlation	,134*	-,150**
	Sig. (2-tailed)	,017	,008
	N	314	314
Waktu Perjalanan	Pearson Correlation	,323**	-,056
	Sig. (2-tailed)	,000	,320
	N	314	314
Frekuensi Penggunaan Kendaraan	Pearson Correlation	,075	-,034
	Sig. (2-tailed)	,183	,547
	N	314	314
Pemahaman Tentang Zebra Cross	Pearson Correlation	,602**	-,023
	Sig. (2-tailed)	,000	,689
	N	314	314

Correlations

		Jenis Kelamin	Usia	Pendidikan
Pemahaman Tentang Trotoar	Pearson Correlation	,112*	-,077	-,263**
	Sig. (2-tailed)	,048	,174	,000
	N	314	314	314
Pemahaman Rambu Lalu Lintas	Pearson Correlation	,159**	-,124*	-,059
	Sig. (2-tailed)	,005	,028	,296
	N	314	314	314
Pemahaman Arti 3 Lampu	Pearson Correlation	. ^c	. ^c	. ^c
	Sig. (2-tailed)	.	.	.
	N	314	314	314
Pemahaman Cara Menyeberang	Pearson Correlation	,076	-,020	-,192**
	Sig. (2-tailed)	,180	,724	,001
	N	314	314	314
Pernah Mengalami Kecelakaan	Pearson Correlation	,255**	,082	-,081
	Sig. (2-tailed)	,000	,146	,155
	N	314	314	314

Correlations

		Penghasilan	Pekerjaan	Kepemilikan Kendaraan
Pemahaman Tentang Trotoar	Pearson Correlation	,017	,106	-,027
	Sig. (2-tailed)	,761	,061	,628
	N	314	314	314
Pemahaman Rambu Lalu Lintas	Pearson Correlation	-,054	,052	-,047
	Sig. (2-tailed)	,336	,360	,410
	N	314	314	314
Pemahaman Arti 3 Lampu	Pearson Correlation	. ^c	. ^c	. ^c
	Sig. (2-tailed)	.	.	.
	N	314	314	314
Pemahaman Cara Menyeberang	Pearson Correlation	,166**	,040	-,030
	Sig. (2-tailed)	,003	,477	,595
	N	314	314	314
Pernah Mengalami Kecelakaan	Pearson Correlation	,008	,160**	,074
	Sig. (2-tailed)	,889	,004	,194
	N	314	314	314

Correlations

		Jumlah Kendaraan yang Dimiliki	Kendaraan Lain yang Dimiliki	Jarak Tempuh
Pemahaman Tentang Trotoar	Pearson Correlation	,005	,077	-,065
	Sig. (2-tailed)	,933	,175	,247
	N	314	314	314
Pemahaman Rambu Lalu Lintas	Pearson Correlation	-,174**	-,168**	,025
	Sig. (2-tailed)	,002	,003	,653
	N	314	314	314
Pemahaman Arti 3 Lampu	Pearson Correlation	. ^c	. ^c	. ^c
	Sig. (2-tailed)	.	.	.
	N	314	314	314
Pemahaman Cara Menyeberang	Pearson Correlation	-,089	,032	,134*
	Sig. (2-tailed)	,117	,570	,017
	N	314	314	314
Pernah Mengalami Kecelakaan	Pearson Correlation	-,067	-,094	-,150**
	Sig. (2-tailed)	,238	,097	,008
	N	314	314	314

Correlations

		Waktu Perjalanan	Frekuensi Penggunaan Kendaraan	Pemahaman Tentang Zebra Cross
Pemahaman Tentang Trotoar	Pearson Correlation	-,034	,077	,549**
	Sig. (2-tailed)	,549	,171	,000
	N	314	314	314
Pemahaman Rambu Lalu Lintas	Pearson Correlation	,134*	-,087	,160**
	Sig. (2-tailed)	,018	,124	,004
	N	314	314	314
Pemahaman Arti 3 Lampu	Pearson Correlation	. ^c	. ^c	. ^c
	Sig. (2-tailed)	.	.	.
	N	314	314	314
Pemahaman Cara Menyeberang	Pearson Correlation	,323**	,075	,602**
	Sig. (2-tailed)	,000	,183	,000
	N	314	314	314
Pernah Mengalami Kecelakaan	Pearson Correlation	-,056	-,034	-,023
	Sig. (2-tailed)	,320	,547	,689
	N	314	314	314

Correlations

		Pemahaman Tentang Trotoar	Pemahaman Rambu Lalu Lintas	Pemahaman Arti 3 Lampu
Pemahaman Tentang Trotoar	Pearson Correlation	1	,096	. ^c
	Sig. (2-tailed)		,090	.
	N	314	314	314
Pemahaman Rambu Lalu Lintas	Pearson Correlation	,096	1	. ^c
	Sig. (2-tailed)	,090		.
	N	314	314	314
Pemahaman Arti 3 Lampu	Pearson Correlation	. ^c	. ^c	. ^c
	Sig. (2-tailed)	.	.	.
	N	314	314	314
Pemahaman Cara Menyeberang	Pearson Correlation	,354 ^{**}	,195 ^{**}	. ^c
	Sig. (2-tailed)	,000	,001	.
	N	314	314	314
Pernah Mengalami Kecelakaan	Pearson Correlation	,066	,074	. ^c
	Sig. (2-tailed)	,246	,194	.
	N	314	314	314

Correlations

		Pemahaman Cara Menyeberang	Pernah Mengalami Kecelakaan
Pemahaman Tentang Trotoar	Pearson Correlation	,354 ^{**}	,066
	Sig. (2-tailed)	,000	,246
	N	314	314
Pemahaman Rambu Lalu Lintas	Pearson Correlation	,195 ^{**}	,074
	Sig. (2-tailed)	,001	,194
	N	314	314
Pemahaman Arti 3 Lampu	Pearson Correlation	. ^c	. ^c
	Sig. (2-tailed)	.	.
	N	314	314
Pemahaman Cara Menyeberang	Pearson Correlation	1	,015
	Sig. (2-tailed)		,792
	N	314	314
Pernah Mengalami Kecelakaan	Pearson Correlation	,015	1
	Sig. (2-tailed)	,792	
	N	314	314

- ** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).
- * . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).
- c. Cannot be computed because at least one of the variables is constant.



```
>Warning # 849 in column 23. Text: in_ID  
>The LOCALE subcommand of the SET command has an invalid parameter. It could  
not be mapped to a valid backend locale.
```

Your temporary usage period for IBM SPSS Statistics will expire in 6202 days.

NEW FILE.

DATASET NAME DataSet1 WINDOW=FRONT.

```
SAVE OUTFILE='D:\Skripsi\X1 vs Y3.sav'  
/COMPRESSED.  
LOGISTIC REGRESSION VARIABLES Y3  
/METHOD=ENTER X1  
/CLASSPLOT  
/CASEWISE OUTLIER(2)  
/PRINT=GOODFIT CORR ITER(1) CI(95)  
/CRITERIA=PIN(0.05) POUT(0.10) ITERATE(20) CUT(0.5).
```

Logistic Regression

Notes

Output Created	07-JAN-2019 10:54:54	
Comments		
Input	Data	D:\Skripsi\X1 vs Y3.sav
	Active Dataset	DataSet1
	Filter	<none>
	Weight	<none>
	Split File	<none>
	N of Rows in Working Data File	314
Missing Value Handling	Definition of Missing	User-defined missing values are treated as missing
Syntax	LOGISTIC REGRESSION VARIABLES Y3 /METHOD=ENTER X1 /CLASSPLOT /CASEWISE OUTLIER (2) /PRINT=GOODFIT CORR ITER(1) CI(95) /CRITERIA=PIN(0.05) POUT(0.10) ITERATE(20) ...	
Resources	Processor Time	00:00:00,03
	Elapsed Time	00:00:00,03

[DataSet1] D:\Skripsi\X1 vs Y3.sav

Case Processing Summary

Unweighted Cases ^a		N	Percent
Selected Cases	Included in Analysis	314	100,0
	Missing Cases	0	,0
	Total	314	100,0
Unselected Cases		0	,0
Total		314	100,0

a. If weight is in effect, see classification table for the total number of cases.

**Dependent Variable
Encoding**

Original Value	Internal Value
Ya	0
Tidak	1

Block 0: Beginning Block

Iteration History^{a,b,c}

Iteration		-2 Log likelihood	Coefficients Constant
Step 0	1	324,380	1,159
	2	322,926	1,317
	3	322,924	1,324
	4	322,924	1,324

- a. Constant is included in the model.
- b. Initial -2 Log Likelihood: 322,924
- c. Estimation terminated at iteration number 4 because parameter estimates changed by less than ,001.

Classification Table^{a,b}

Observed		Predicted		Percentage Correct
		Pernah Mengalami Kecelakaan Ya	Tidak	
Step 0 Pernah Mengalami Kecelakaan	Ya	0	66	,0
	Tidak	0	248	100,0
Overall Percentage				79,0

- a. Constant is included in the model.
- b. The cut value is ,500

Variables in the Equation

	B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Step 0 Constant	1,324	,139	91,347	1	,000	3,758

Variables not in the Equation

	Score	df	Sig.
Step 0 Variables Jenis Kelamin	20,480	1	,000
Overall Statistics	20,480	1	,000

Block 1: Method = Enter

Iteration History^{a,b,c,d}

Iteration		-2 Log likelihood	Coefficients	
			Constant	Jenis Kelamin
Step 1	1	307,235	-,153	,839
	2	302,493	-,504	1,219
	3	302,398	-,573	1,288
	4	302,398	-,575	1,290
	5	302,398	-,575	1,290

a. Method: Enter

b. Constant is included in the model.

c. Initial -2 Log Likelihood: 322,924

d. Estimation terminated at iteration number 5 because parameter estimates changed by less than ,001.

Omnibus Tests of Model Coefficients

		Chi-square	df	Sig.
Step 1	Step	20,526	1	,000
	Block	20,526	1	,000
	Model	20,526	1	,000

Model Summary

Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	302,398 ^a	,063	,098

a. Estimation terminated at iteration number 5 because parameter estimates changed by less than ,001.

Hosmer and Lemeshow Test

Step	Chi-square	df	Sig.
1	,000	0	.

Contingency Table for Hosmer and Lemeshow Test

		Pernah Mengalami Kecelakaan = Ya		Pernah Mengalami Kecelakaan = Tidak		Total
		Observed	Expected	Observed	Expected	
Step 1	1	45	45,000	92	92,000	137
	2	21	21,000	156	156,000	177

Classification Table^a

	Observed		Predicted		Percentage Correct
			Pernah Mengalami Kecelakaan Ya	Tidak	
Step 1	Pernah Mengalami Kecelakaan	Ya	0	66	,0
		Tidak	0	248	100,0
Overall Percentage					79,0

a. The cut value is ,500

Variables in the Equation

		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Step 1 ^a	Jenis Kelamin	1,290	,295	19,107	1	,000	3,634
	Constant	-,575	,432	1,774	1	,183	,563

Variables in the Equation

		95% C.I. for EXP(B)	
		Lower	Upper
Step 1 ^a	Jenis Kelamin	2,037	6,480
	Constant		

a. Variable(s) entered on step 1: Jenis Kelamin.

Correlation Matrix

		Constant	Jenis Kelamin
Step 1	Constant	1,000	-,943
	Jenis Kelamin	-,943	1,000

Step number: 1

Observed Groups and Predicted Probabilities

200 +

I

I

T

+

I

I

Casewise List^b

Case	Selected Status ^a	Observed Pernah Mengalami Kecelakaan	Predicted	Predicted Group	Temporary Variable	
					Resid	ZResid
41	S	Y**	,881	T	-.881	-2,726
65	S	Y**	,881	T	-.881	-2,726
96	S	Y**	,881	T	-.881	-2,726
99	S	Y**	,881	T	-.881	-2,726
101	S	Y**	,881	T	-.881	-2,726
113	S	Y**	,881	T	-.881	-2,726
116	S	Y**	,881	T	-.881	-2,726
126	S	Y**	,881	T	-.881	-2,726
128	S	Y**	,881	T	-.881	-2,726
140	S	Y**	,881	T	-.881	-2,726
147	S	Y**	,881	T	-.881	-2,726
164	S	Y**	,881	T	-.881	-2,726
165	S	Y**	,881	T	-.881	-2,726
169	S	Y**	,881	T	-.881	-2,726
193	S	Y**	,881	T	-.881	-2,726
217	S	Y**	,881	T	-.881	-2,726
227	S	Y**	,881	T	-.881	-2,726
231	S	Y**	,881	T	-.881	-2,726
246	S	Y**	,881	T	-.881	-2,726
273	S	Y**	,881	T	-.881	-2,726
292	S	Y**	,881	T	-.881	-2,726

Casewise List^b

Temporary ..

Case	SResid
41	-2,071
65	-2,071
96	-2,071
99	-2,071
101	-2,071
113	-2,071
116	-2,071
126	-2,071
128	-2,071
140	-2,071
147	-2,071
164	-2,071
165	-2,071
169	-2,071
193	-2,071
217	-2,071
227	-2,071
231	-2,071
246	-2,071
273	-2,071
292	-2,071

a. S = Selected, U = Unselected cases, and ** = Misclassified cases.

b. Cases with studentized residuals greater than 2,000 are listed.

```
LOGISTIC REGRESSION VARIABLES Y3
/METHOD=ENTER X9
/CLASSPLOT
/CASEWISE OUTLIER(2)
/PRINT=GOODFIT CORR ITER(1) CI(95)
/CRITERIA=PIN(0.05) POUT(0.10) ITERATE(20) CUT(0.5).
```

Logistic Regression

Notes

Output Created		07-JAN-2019 11:16:16
Comments		
Input	Data	D:\Skripsi\SPSS Variabel Y3 edit.sav
	Active Dataset	DataSet1
	Filter	<none>
	Weight	<none>
	Split File	<none>
	N of Rows in Working Data File	322
Missing Value Handling	Definition of Missing	User-defined missing values are treated as missing
Syntax	LOGISTIC REGRESSION VARIABLES Y3 /METHOD=ENTER X9 /CLASSPLOT /CASEWISE OUTLIER(2) /PRINT=GOODFIT CORR ITER(1) CI(95) /CRITERIA=PIN(0.05) POUT(0.10) ITERATE(20) ...	
Resources	Processor Time	00:00:00,03
	Elapsed Time	00:00:00,03

Case Processing Summary

Unweighted Cases ^a		N	Percent
Selected Cases	Included in Analysis	314	97,5
	Missing Cases	8	2,5
	Total	322	100,0
Unselected Cases		0	,0
Total		322	100,0

a. If weight is in effect, see classification table for the total number of cases.

Dependent Variable Encoding

Original Value	Internal Value
Ya	0
Tidak	1

Block 0: Beginning Block

Iteration History^{a,b,c}

Iteration		-2 Log likelihood	Coefficients Constant
Step 0	1	324,380	1,159
	2	322,926	1,317
	3	322,924	1,324
	4	322,924	1,324

a. Constant is included in the model.

b. Initial -2 Log Likelihood: 322,924

c. Estimation terminated at iteration number 4 because parameter estimates changed by less than ,001.

Classification Table^{a,b}

Observed		Predicted		Percentage Correct	
		Pernah Mengalami Kecelakaan Ya	Tidak		
Step 0	Pernah Mengalami Kecelakaan	Ya	0	66	,0
		Tidak	0	248	100,0
Overall Percentage					79,0

a. Constant is included in the model.

b. The cut value is ,500

Variables in the Equation

		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Step 0	Constant	1,324	,139	91,347	1	,000	3,758

Variables not in the Equation

		Score	df	Sig.	
Step 0	Variables	Jarak Tempuh	7,049	1	,008
	Overall Statistics		7,049	1	,008

Block 1: Method = Enter

Iteration History^{a,b,c,d}

Iteration		-2 Log likelihood	Coefficients	
			Constant	Jarak Tempuh
Step 1	1	318,649	1,826	-,541
	2	316,483	2,214	-,708
	3	316,474	2,243	-,722
	4	316,474	2,243	-,722

- a. Method: Enter
- b. Constant is included in the model.
- c. Initial -2 Log Likelihood: 322,924
- d. Estimation terminated at iteration number 4 because parameter estimates changed by less than ,001.

Omnibus Tests of Model Coefficients

		Chi-square	df	Sig.
Step 1	Step	6,450	1	,011
	Block	6,450	1	,011
	Model	6,450	1	,011

Model Summary

Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	316,474 ^a	,020	,032

- a. Estimation terminated at iteration number 4 because parameter estimates changed by less than ,001.

Hosmer and Lemeshow Test

Step	Chi-square	df	Sig.
1	1,530	1	,216

Contingency Table for Hosmer and Lemeshow Test

		Pernah Mengalami Kecelakaan = Ya		Pernah Mengalami Kecelakaan = Tidak		Total
		Observed	Expected	Observed	Expected	
		Step 1	1	3	1,922	
	2	18	20,156	47	44,844	65
	3	45	43,922	200	201,078	245

Classification Table^a

Observed	Pernah Mengalami Kecelakaan	Predicted		Percentage Correct	
		Ya	Tidak		
Step 1	Pernah Mengalami Kecelakaan	Ya	0	66	,0
		Tidak	0	248	100,0
Overall Percentage					79,0

a. The cut value is ,500

Variables in the Equation

		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Step 1 ^a	Jarak Tempuh	-,722	,278	6,736	1	,009	,486
	Constant	2,243	,391	32,941	1	,000	9,420

Variables in the Equation

		95% C.I. for EXP(B)	
		Lower	Upper
Step 1 ^a	Jarak Tempuh	,282	,838
	Constant		

a. Variable(s) entered on step 1: Jarak Tempuh.

Correlation Matrix

		Constant	Jarak Tempuh
Step 1	Constant	1,000	-,934
	Jarak Tempuh	-,934	1,000

Predicted Probability is of Membership for Tidak
The Cut Value is ,50
Symbols: Y - Ya
 T - Tidak
Each Symbol Represents 20 Cases.

Casewise List^a

a. The casewise plot is not produced because no outliers were found.



```
LOGISTIC REGRESSION VARIABLES Y3
/METHOD=ENTER X1 X9
/CLASSPLOT
/CASEWISE OUTLIER(2)
/PRINT=GOODFIT CORR ITER(1) CI(95)
/CRITERIA=PIN(0.05) POUT(0.10) ITERATE(20) CUT(0.5).
```

Logistic Regression

Notes

Output Created	08-JAN-2019 11:17:28	
Comments		
Input	Data	D:\Skripsi\SPSS\SPSS Alhamdulillah.sav
	Active Dataset	DataSet1
	Filter	<none>
	Weight	<none>
	Split File	<none>
	N of Rows in Working Data File	322
Missing Value Handling	Definition of Missing	User-defined missing values are treated as missing
Syntax	LOGISTIC REGRESSION VARIABLES Y3 /METHOD=ENTER X1 X9 /CLASSPLOT /CASEWISE OUTLIER (2) /PRINT=GOODFIT CORR ITER(1) CI(95) /CRITERIA=PIN(0.05) ...	
Resources	Processor Time	00:00:00,02
	Elapsed Time	00:00:00,03

Case Processing Summary

Unweighted Cases ^a		N	Percent
Selected Cases	Included in Analysis	314	97,5
	Missing Cases	8	2,5
	Total	322	100,0
Unselected Cases		0	,0
Total		322	100,0

a. If weight is in effect, see classification table for the total number of cases.

Dependent Variable Encoding

Original Value	Internal Value
Ya	0
Tidak	1

Block 0: Beginning Block

Iteration History^{a,b,c}

Iteration		-2 Log likelihood	Coefficients Constant
Step 0	1	324,380	1,159
	2	322,926	1,317
	3	322,924	1,324
	4	322,924	1,324

a. Constant is included in the model.

b. Initial -2 Log Likelihood: 322,924

c. Estimation terminated at iteration number 4 because parameter estimates changed by less than ,001.

Classification Table^{a,b}

Observed		Predicted		Percentage Correct	
		Pernah Mengalami Kecelakaan Ya	Tidak		
Step 0	Pernah Mengalami Kecelakaan	Ya	0	66	,0
		Tidak	0	248	100,0
Overall Percentage					79,0

a. Constant is included in the model.

b. The cut value is ,500

Variables in the Equation

		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Step 0	Constant	1,324	,139	91,347	1	,000	3,758

Variables not in the Equation

			Score	df	Sig.
Step 0	Variables	Jenis Kelamin	20,480	1	,000
		Jarak Tempuh	7,049	1	,008
Overall Statistics			24,573	2	,000

Block 1: Method = Enter

Iteration History^{a,b,c,d}

Iteration		-2 Log likelihood	Coefficients		
			Constant	Jenis Kelamin	Jarak Tempuh
Step 1	1	303,900	,446	,785	-,416
	2	298,588	,310	1,152	-,564
	3	298,470	,268	1,224	-,586
	4	298,470	,267	1,226	-,586
	5	298,470	,267	1,226	-,586

- a. Method: Enter
- b. Constant is included in the model.
- c. Initial -2 Log Likelihood: 322,924
- d. Estimation terminated at iteration number 5 because parameter estimates changed by less than ,001.

Omnibus Tests of Model Coefficients

		Chi-square	df	Sig.
Step 1	Step	24,454	2	,000
	Block	24,454	2	,000
	Model	24,454	2	,000

Model Summary

Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	298,470 ^a	,075	,117

- a. Estimation terminated at iteration number 5 because parameter estimates changed by less than ,001.

Hosmer and Lemeshow Test

Step	Chi-square	df	Sig.
1	,477	2	,788

Contingency Table for Hosmer and Lemeshow Test

		Pernah Mengalami Kecelakaan = Ya		Pernah Mengalami Kecelakaan = Tidak		Total
		Observed	Expected	Observed	Expected	
Step 1	1	17	17,386	24	23,614	41
	2	28	27,614	68	68,386	96
	3	4	5,218	24	22,782	28
	4	17	15,782	132	133,218	149

Classification Table^a

	Observed		Predicted		Percentage Correct
			Pernah Mengalami Kecelakaan = Ya	Pernah Mengalami Kecelakaan = Tidak	
Step 1	Pernah Mengalami Kecelakaan	Ya	1	65	1,5
		Tidak	0	248	100,0
Overall Percentage					79,3

a. The cut value is ,500

Variables in the Equation

		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Step 1 ^a	Jenis Kelamin	1,226	,298	16,927	1	,000	3,409
	Jarak Tempuh	-,586	,289	4,105	1	,043	,556
	Constant	,267	,600	,198	1	,657	1,306

Variables in the Equation

		95% C.I. for EXP(B)	
		Lower	Upper
Step 1 ^a	Jenis Kelamin	1,900	6,113
	Jarak Tempuh	,316	,981
	Constant		

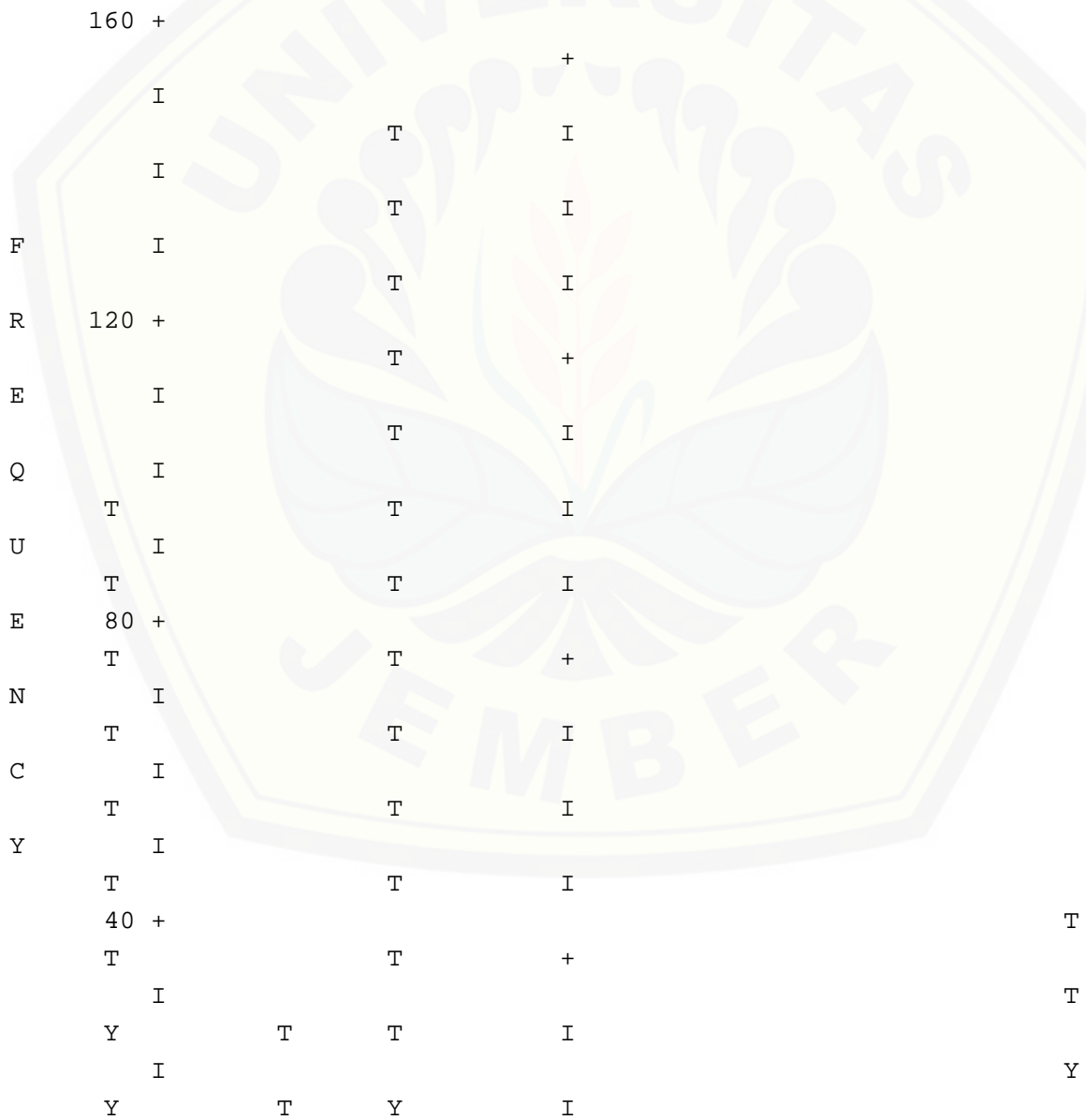
a. Variable(s) entered on step 1: Jenis Kelamin, Jarak Tempuh.

Correlation Matrix

		Constant	Jenis Kelamin	Jarak Tempuh
Step 1	Constant	1,000	-,737	-,688
	Jenis Kelamin	-,737	1,000	,080
	Jarak Tempuh	-,688	,080	1,000

Step number: 1

Observed Groups and Predicted Probabilities



Casewise List^b

Temporary ..

Case	SResid
41	-2,125
65	-2,125
96	-2,125
99	-2,125
101	-2,125
113	-2,125
116	-2,125
126	-2,125
140	-2,125
164	-2,125
165	-2,125
169	-2,125
193	-2,125
227	-2,125
246	-2,125
273	-2,125
292	-2,125

a. S = Selected, U = Unselected cases, and ** = Misclassified cases.

b. Cases with studentized residuals greater than 2,000 are listed.