

BAB III

METODE PENELITIAN

Bab ini berisi desain penelitian, responden, populasi dan sampel, variabel penelitian, instrument penelitian dan analisis data mengenai penelitian yang dilakukan.

A. Desain Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif yang bertujuan mencari hubungan antara *self-awareness* (X) dan perilaku berkendara dengan aman (Y) pada pengendara sepeda motor di Kota Bandung.

a. Populasi dan Sampel Penelitian

Populasi dalam penelitian ini adalah pengendara sepeda motor dengan karakteristik berusia 17-24 tahun berjenis kelamin laki-laki dan perempuan dari berbagai latar belakang etnis, pendidikan, dan profesi yang ada di Kota Bandung yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi kategori C khusus untuk pengendara motor. Hal ini diambil dari data kecelakaan lalu-lintas dari Bandung *Road Safety Annual Report 2017* yang didominasi oleh pengendara sepeda motor berusia 15-24 tahun.

Sampel dari populasi akan diambil dengan teknik *purposive sampling* karena pengambilan sampel dilakukan berdasar ciri dan karakter tertentu. Hal ini berhubungan dengan karakter khusus populasi yakni pengendara sepeda motor. Dalam menentukan sampel, peneliti menggunakan teori dari Cohen & Cohen (1975) tentang *rules of thumb*. Teori *rules of thumb* menyatakan apabila perhitungan regresi menggunakan satu variabel *dependent*, dalam penelitian ini adalah Perilaku Berkendara dengan Aman dan dengan jumlah populasi yang tidak bisa dipastikan, maka dapat digunakan sampel paling sedikit sejumlah 124 orang (Cohen dan Cohen dalam Wilson dan Morgan, 2007).

B. Variabel Penelitian dan Definisi Operasional

1. Variabel Penelitian

Dalam penelitian ini terdapat dua variabel, yaitu:

X : *Self-awareness*

Y : Perilaku Berkendara dengan Aman

2. Definisi Operasional

a. *Self-awareness*

Self-awareness adalah penilaian yang diperoleh dari kemampuan individu dalam mengenali emosi dirinya, pikiran, suasana hati untuk memandu dalam pengambilan keputusan serta memiliki tolak ukur yang realistis atas kemampuan diri.. Berdasarkan hasil pengukuran dengan menggunakan aspek-aspek *self-awareness* yang terdiri dari:

1) *Emotional Self-awareness*

Kesadaran untuk mengenali emosi atau perasaan yang sedang dirasakan serta efek dari emosi tersebut.

2) *Accurate self assessment*

Pengetahuan realistis mengenai kekuatan dan kelemahan diri yang dimiliki oleh individu.

3) *Self confidence*

Kepercayaan diri yang kuat terhadap kapabilitas yang dimiliki yang didalamnya termasuk kelebihan dan kekurang.

b. Perilaku Berkendara dengan Aman

Perilaku Berkendara dengan Aman adalah perilaku individu pengendara motor dalam mematuhi keputusan, perintah, nilai dan aturan yang berlaku, berdasarkan berdasarkan hasil pengukuran dengan menggunakan aspek-aspek disiplin yang terdiri dari:

1) *Traffic errors*

Traffic errors adalah tindakan pengemudi yang direncanakan untuk tidak mematuhi rambu-rambu dan peraturan lalu lintas seperti menerobos lampu merah, menghentikan kendaraan di atas *zebra cross*, dan sebagainya.

Ray Ismail Tigama. 2022

HUBUNGAN SELF-AWARENESS DENGAN PERILAKU BERKENDARA DENGAN AMAN PADA
PENGENDARA SEPEDA MOTOR DI KOTA BANDUNG

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu | perpustakaan.upi.edu

2) *Speed violations*

Speed violations adalah penyimpangan perilaku pengemudi yang disengaja untuk berkendara melebihi batas kecepatan yang telah ditentukan sehingga membahayakan diri sendiri dan orang lain.

3) *Stunts*

Stunts adalah perilaku pengemudi yang menggunakan kendaraanya untuk melakukan akselerasi berbahaya seperti pemeran pengganti dalam film.

4) *Safety equipment*

Safety equipment adalah perilaku menggunakan peralatan dan perlengkapan aman untuk melindungi anggota tubuh sebelum berkendara seperti jaket, sepatu, dan perlengkapan pelindung tubuh lainnya.

5) *Control errors*

Control errors adalah tindakan pengemudi yang tidak dapat mengontrol kendaraanya di jalan raya secara disengaja atau tidak disengaja sehingga membahayakan diri sendiri dan orang lain.

C. Metode Pengumpulan Data

Teknik yang dilakukan untuk pengumpulan data pada penelitian ini adalah dengan menggunakan kuesioner yang disebarluaskan secara langsung dan daring. Penyebarluasan kuesioner daring dilakukan melalui media sosial dan *google form* sedangkan penyebarluasan kuesioner langsung disebarluaskan kepada seluruh sampel yang memenuhi kriteria secara langsung.

D. Instrumen Penelitian

1. Instrumen *Self-awareness*

a. Spesifikasi Instrumen

Untuk mengukur *Self-awareness*, peneliti mengadaptasi dari skala yang dikembangkan oleh Arabsarhangi & Noroozi (2014) yang mengacu pada teori Boyatzis dkk. (2000). Alat ukur tersebut memiliki total 39 item yang terdiri dari tiga dimensi yaitu *Emotional Self-awareness* sebanyak 13 item dan *Accurate Self Assessment* sebanyak 13 item, *Self Confidence* simbolik sebanyak 13 item.

b. Pengisian Kuesioner Pengisian

Partisipan akan mengisi kuesioner dengan memilih 1 dari 4 alternatif jawaban yang tersedia dengan memberikan tanda ceklis (√) pada kolom jawaban yang dipilih. Alternatif jawaban menggunakan skala *Likert* dengan pilihan jawaban Sangat Sesuai (SS), Sesuai (S), Tidak Sesuai (TS), dan Sangat Tidak Sesuai (STS).

c. Penyekoran

Setiap alternatif jawaban memiliki bobot nilai sebagai berikut:

Tabel 3.3
Bobot Item Instrumen *Self-awareness*

Alternatif Jawaban	Bobot Item	
	<i>Favourable</i> (+)	<i>Unfavourable</i> (-)
Sangat Sesuai	4	1
Sesuai	3	2
Tidak Sesuai	2	3
Sangat Tidak Sesuai	1	4

Setiap bobot nilai dari alternatif jawaban yang dipilih partisipan kemudian dijumlahkan untuk mendapatkan skor total pada masing-masing dimensi *Self-awareness*. Berdasarkan skor total yang diperoleh kemudian ditentukan rata-rata dan standar deviasi untuk menentukan kategorisasi skala instrumen *Self-awareness*.

d. Kisi-kisi Instrumen

Berikut adalah kisi-kisi instrumen *Self-awareness*:

Tabel 3.4
Kisi-Kisi Instrumen *Self-awareness*

Dimensi	Indikator	No.Item	Jumlah
<i>Emotional Self-awareness</i>	kesadaran mengenali emosi atau perasaan yang sedang dirasakan serta efek dari emosi tersebut dan kemampuan untuk mengadakan pembedaan	1,2,3,4,5,6,7, 8,9,10,11,12,13	13
<i>Accurate Self Assesment</i>	Kesadaran untuk menggunakan proses reflektif dimana mereka membayangkan diri mereka dari sudut pandang orang lain dengan tujuan membandingkan evaluasi diri terhadap evaluasi orang lain.	14,15,16,17,18, 19,20,21,22, 23,24,25,26	13
<i>Self Confidence</i>	keyakinan diri yang kuat terhadap kapabilitas yang dimiliki.	27,28,29,30,31, 32,33,34,35,36, 37,38,39	13
Total			39

2. Instrumen Perilaku Berkendara dengan Aman

a. Spesifikasi Instrumen

Untuk mengukur Perilaku Berkendara dengan Aman, peneliti menggunakan dan mengadaptasi skala pengukuran MRBQ (*Motorcycle Riding Behavior Questionnaire*) yang dikembangkan oleh Elliott dkk. (2007) dan berasal dari skala *Driving Behavior Questionnaire* yang dibuat oleh Reason (1990). Alat ukur MRBQ memiliki total 43 item

yang terdiri dari lima dimensi yaitu *traffic errors* sebanyak 13 item, *speed violations* sebanyak 12 item, *stunts* sebanyak 7 item, *safety equipment* sebanyak 5 item, *control errors* sebanyak 7 item.

b. Pengisian Kuesioner Pengisian

Partisipan akan mengisi kuesioner dengan memilih 1 dari 4 alternatif jawaban yang tersedia dengan memberikan tanda ceelliklis (√) pada kolom jawaban yang dipilih. Alternatif jawaban menggunakan skala *Likert* dengan pilihan jawaban Sangat Sesuai (SS), Sesuai (S), Tidak Sesuai (TS), dan Sangat Tidak Sesuai (STS).

c. Penyekoran

Setiap alternatif jawaban memiliki bobot nilai sebagai berikut:

Tabel 3.5

Bobot Item Instrumen

Perilaku Berkendara dengan Aman

Alternatif Jawaban	Bobot Item
	<i>Favourable(+)</i>
Sangat Sesuai	4
Sesuai	3
Tidak Sesuai	2
Sangat Tidak Sesuai	1

Setiap bobot nilai dari alternatif jawaban yang dipilih partisipan kemudian dijumlahkan untuk mendapatkan skor total pada masing-masing dimensi Perilaku Berkendara dengan Aman. Berdasarkan skor total yang diperoleh kemudian ditentukan rata-rata dan standar deviasi untuk menentukan kategorisasi skala instrumen Perilaku Berkendara dengan Aman.

d. Kisi-kisi Instrumen

Berikut adalah kisi-kisi instrumen Perilaku Berkendara dengan Aman.

Tabel 3.5
Kisi-Kisi Instrumen Perilaku Berkendara dengan Aman

Dimensi	Indikator	No.Item	Jumlah
<i>Traffic Errors</i>	tindakan tidak mematuhi rambu-rambu dan peraturan lalu lintas	1,2,3,4,5,6,7, 8,9,10,11, 12,13	13
<i>Speed Violations</i>	penyimpangan perilaku yang disengaja untuk berkendara melebihi batas kecepatan yang telah ditentukan	14,15,16,17, 18,19,20,21, 22,23,24,25	12
<i>Stunts</i>	perilaku berkendara dengan melakukan akselerasi berbahaya	26,27,28, 29,30,31,32	7
<i>Safety Equipment</i>	perilaku menggunakan peralatan dan perlengkapan aman untuk melindungi anggota tubuh sebelum berkendara	33,34,35, 36,37	5
<i>Control Errors</i>	perilaku berkendara yang tidak dapat mengontrol kendaraannya di jalan raya secara disengaja atau tidak disengaja	38,39,40, 41,42,43	7
Total item			43

E. Pengembangan Instrumen Penelitian

Pada penelitian ini, instrumen penelitian yang digunakan telah diadaptasi oleh peneliti yaitu skala *Self-awareness* dan skala MRBQ (*Motorcycle Riding Behaviour Questionnaire*) digunakan untuk mengukur Perilaku Berkendara dengan Aman. Adapun tahap pengembangan instrumen yang dilakukan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Alih Bahasa dan *Expert Judgement*

Instrumen penelitian ini menggunakan bahasa Inggris sehingga tersebut harus diterjemahkan terlebih dahulu ke dalam bahasa Indonesia. Alih

Ray Ismail Tigama. 2022

**HUBUNGAN SELF-AWARENESS DENGAN PERILAKU BERKENDARA DENGAN AMAN PADA
PENGENDARA SEPEDA MOTOR DI KOTA BANDUNG**

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu | perpustakaan.upi.edu

bahasa sekaligus *expert judgement* dilakukan oleh Ita Juwitaningrum, S.Psi., M.Pd., dan Diah Zaleha Wyandini, S.Psi., M.Si.

2. Uji Coba Instrumen (*Try Out*)

Peneliti melakukan uji coba instrumen untuk mengetahui kelayakan dan kesesuaian instrumen dengan penelitian yang akan dilakukan, terhadap 192 responden yang merupakan pengendara motor berusia 15-24 di Kota Bandung. Pengujian dilakukan pada tanggal 2 Februari s.d 11 Februari 2022 secara daring. Uji coba pada penelitian ini dianalisis dengan menggunakan aplikasi SPSS 24 untuk mengetahui reliabilitas, validitas dan kelayakan item. (Hasil uji coba terlampir).

3. Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas dilakukan untuk mengetahui tingkat konsistensi dari suatu alat ukur (Azwar, 2015). Alat ukur dapat dinyatakan reliabel ketika diujikan kembali pada subjek yang sama mampu menghasilkan suatu data yang cenderung sama. Setelah mendapatkan hasil *try out*, reliabilitas instrumen diuji dengan menggunakan *alpha cronbach* melalui bantuan aplikasi SPSS 24 untuk mengetahui tingkat konsistensi internal dari instrumen. Berikut hasil uji reliabilitas instrumen:

Tabel 3.6
Reliabilitas Instrumen

No	Instrumen	Reliabilitas
1.	<i>Self-awareness</i>	0,931
2.	MRBQ	0,911

Tabel 3.7
Kategori Reliabilitas Guilford

Derajat Reliabilitas	Kategori
$\geq 0,91$	Sangat Reliabel
$0,71 \leq \alpha \leq 0,90$	Reliabel
$0,41 \leq \alpha \leq 0,70$	Cukup Reliabel
$0,21 \leq \alpha \leq 0,40$	Kurang Reliabel
$\alpha \leq 0,20$	Tidak Reliabel

Pada instrumen *Self-awareness* didapatkan hasil uji reliabilitas sebesar (0,931) sehingga berada pada kategori reliabel. Kemudian, hasil uji reliabilitas instrumen MRBQ sebesar (0,911) yang dikategorikan reliabel.

4. Analisis Item

Analisis item dilakukan berdasarkan hasil uji coba alat ukur pada 192 responden untuk dua instrumen menggunakan aplikasi SPSS 24 yang bertujuan untuk melakukan pemilihan item yang layak pada masing-masing instrumen.

Berdasarkan hasil analisis item, seluruh item pada instrumen *Self-awareness* dan MRBQ layak untuk dijadikan item final karena telah memenuhi syarat yakni skor corrected item total correlation berada di atas 0,25 (Azwar, 2017).

F. Prosedur Penelitian

1. Tahap Persiapan
 - a. Peneliti merumuskan permasalahan penelitian berdasarkan fenomena yang terjadi di lapangan.
 - b. Peneliti melakukan studi literatur untuk mengkaji landasan teori yang relevan dan untuk mendukung penelitian.
 - c. Menentukan metode, populasi, dan sampel penelitian.
 - d. Menyiapkan instrumen yang sesuai dengan teori dari variabel yang akan diteliti.
2. Tahap Pengumpulan Data
 - a. Melakukan alih bahasa dan *expert judgement* instrumen penelitian dengan orang yang ahli dan berpengalaman di bidangnya.
 - b. Melakukan uji coba instrumen penelitian untuk mengetahui validitas dan reliabilitas instrumen.
 - c. Menyebarkan kuesioner secara *online* kepada subjek penelitian, yaitu pengendara motor berusia 15-24 di Kota Bandung.

3. Tahap Pengolahan Data
 - a. Melakukan pemasukan data dari hasil kuesioner yang telah dikumpulkan.
 - b. Melakukan penyekoran pada data yang telah terkumpul.
 - c. Melakukan analisis data dengan menggunakan *software* SPSS 24.
4. Tahap Pembahasan
 - a. Mendeskripsikan dan menyusun hasil penelitian berdasarkan kajian literatur serta penelitian terdahulu yang berkaitan.
 - b. Membuat kesimpulan dan saran yang dapat diberikan kepada semua pihak yang terkait dengan penelitian ini.

G. Teknik Analisis Data

1. Analisis Data

Uji regresi dilakukan peneliti untuk mengetahui hubungan variabel bebas (*independent*) terhadap variabel terikat (*dependent*). Tahapan dalam melakukan uji regresi tersebut yaitu peneliti melakukan uji korelasi untuk melihat ada atau tidaknya hubungan *Self-awareness* (X) dengan Perilaku Berkendara dengan Aman (Y)

2. Kategorisasi Skala

Pada penelitian ini kategorisasi dikelompokkan menjadi dua kategori yaitu tinggi dan rendah. Norma kategorisasi dalam penelitian ini ditentukan dari Skor T. Kemudian untuk melakukan kategorisasi, skor partisipan dalam bentuk rasio di transformasi ke dalam skor Z dan skor T. Berikut merupakan norma kategorisasi skala untuk setiap variabel:

Tabel 3.9

Norma Kategorisasi Variabel Penelitian

Kategori	
Tinggi	Rendah
$T \geq 50$	$T < 50$

Responden yang memiliki skor T lebih besar atau sama dengan nilai rata-rata 50 termasuk ke dalam kategori tinggi, sedangkan responden yang memiliki skor T lebih kecil dari nilai rata-rata 50 termasuk ke dalam kategori rendah.