

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Lokasi dan Subjek Penelitian

1. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di kota Bandung melalui kuesioner yang disebarakan secara *online* dengan format *Google Docs* melalui aplikasi media sosial LINE dan Path.

2. Sampel Penelitian

Dalam penelitian ini populasi yang telah ditetapkan oleh peneliti adalah pengemudi mobil pribadi di kota Bandung. Populasi ini dianggap tidak terhingga karena tidak ada data resmi mengenai jumlah pemilik kendaraan jenis mobil pribadi di kota Bandung.

Sampel dalam penelitian ini ditentukan dengan metode pemilihan sampel nonprobabilitas (*nonprobability sampling*), elemen dalam populasi tidak memiliki peluang yang sama untuk dijadikan subjek penelitian (Silalahi, 2009). Jumlah sampel dalam penelitian ini ditentukan dengan teknik *purposive sampling*, dimana peneliti menentukan sampel berdasarkan pertimbangan tertentu yang mewakili satu populasi tertentu. Pertimbangan dalam menentukan sampel pada penelitian ini ialah pada pengemudi mobil yang memenuhi karakteristik, yaitu; (1) Pengguna mobil pribadi, (2) Berdomisili di kota Bandung, dan (3) Berusia 20-40 tahun. Pada usia tersebut menurut Constantinou (2011) individu sedang melalui suatu periode perubahan fisik, kognitif, psikososial, dan berada dalam kondisi fisik dan kognitif yang prima. Sehingga memungkinkan untuk melakukan tugas perkembangan salah satunya yaitu mengemudi dan berusaha meningkatkan keterampilannya sebagai pengemudi dengan mempertimbangkan beberapa aspek mengemudi dan konsekuensi seperti persepsi mengemudi beresiko, *safety driving*, kecelakaan, dan lainnya. Sehingga menurut Christmas (2008) pengemudi usia tersebut mendefinisikan diri sebagai “pengemudi yang baik” sebagai bentuk kepercayaan diri dalam menangani situasi, peduli dengan keselamatan orang lain, dan merasa sebagai pengemudi yang lebih baik dari yang lain.

B. Metode Penelitian

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kuantitatif dengan teknik korelasional yang bertujuan untuk mengetahui hubungan pada satu variabel dengan variabel lain yang ditentukan berdasarkan koefisien korelasi (Azwar, 2012). Metode korelasional kuantitatif berusaha untuk menyelidiki nilai-nilai dari dua atau lebih variabel dan menguji hubungan yang ada di antara mereka di dalam satu lingkungan tertentu (Silalahi, 2009). Oleh karena itu, penelitian ini akan menguji hubungan antara sikap terhadap kemacetan lalu lintas dengan *coping strategy*.

C. Variabel Penelitian dan Definisi Operasional

1. Variabel Penelitian

Pada penelitian ini terdapat dua variabel, yaitu sikap terhadap kemacetan lalu lintas sebagai variabel independen dan *coping strategy* sebagai variabel dependen yang dirincikan sebagai berikut:

Variabel Independen (X) : Sikap terhadap kemacetan lalu lintas

Variabel Dependen (Y) : *Coping Strategy*

2. Definisi Operasional

a. Sikap terhadap Kemacetan Lalu Lintas

Sikap terhadap kemacetan lalu lintas dalam penelitian ini adalah respon pengemudi terhadap kemacetan lalu lintas yang tergambar dari derajat skor hasil pengisian kuesioner berdasarkan respon-respon sikap menurut Ajzen (2005), yaitu kognitif, afektif, dan perilaku yang dibahas sebagai berikut:

- 1) Respon kognitif mengukur bagaimana individu menanggapi kemacetan lalu lintas yang dihadapinya sebagai suatu hal yang merugikan atau tidak.
- 2) Respon afektif mengukur bagaimana perasaan individu ketika berada dalam kemacetan lalu lintas, apakah perasaan tersebut bersifat menyenangkan atau tidak menyenangkan.
- 3) Respon perilaku mengukur kecenderungan perilaku yang akan dilakukan individu ketika berada dalam kemacetan lalu lintas.

b. Coping Strategy

Coping strategy dalam penelitian ini adalah upaya *coping* yang dilakukan oleh pengemudi mobil dalam menghadapi situasi kemacetan lalu lintas, yang tergambar dari derajat skor hasil pengisian kuesioner berdasarkan teori Lazarus & Folkman (1984) yaitu, *problem-focused coping* dan *emotion-focused coping*. Tipe *coping* mana yang sering digunakan oleh pengemudi mobil diperoleh dengan cara memberikan respon terhadap pernyataan-pernyataan yang terdapat dalam kuesioner. Bentuk-bentuk *coping strategy* akan dibahas sebagai berikut:

- 1) ***Problem Focused Coping (PFC)*** merupakan bentuk *coping* yang diarahkan untuk berfokus pada masalah, menghasilkan alternatif solusi dan berorientasi pada tindakan yang dilakukan.
- 2) ***Emotion Focused Coping (EFC)*** merupakan bentuk *coping* yang diarahkan untuk mengatur respon emosional individu terhadap suatu permasalahan.

D. Instrumen Penelitian

Instrumen yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuesioner dengan bentuk skala *Likert (summated rating scale)*. Skala *Likert* digunakan untuk mengukur sikap, pendapat, dan persepsi seseorang mengenai fenomena sosial melalui pernyataan *favorable* (mendukung objek sikap) atau *unfavorable* (tidak mendukung objek sikap) (Sugiyono, 2011).

1. Instrumen Sikap terhadap Kemacetan Lalu Lintas

Instrumen yang digunakan dalam penelitian ini adalah instrumen sikap yang disusun oleh peneliti dengan menurunkan ketiga respon sikap dari Ajzen (2005) yaitu, respon kognitif, respon afektif, dan respon perilaku. Instrumen ini terdapat 17 item yang pada masing-masing respon mempunyai item *favorable* dan *unfavorable*.

Tabel 3.1 Kisi-kisi Instrumen Sikap terhadap Kemacetan Lalu Lintas (Sebelum Uji)

Variabel	Dimensi	Indikator	Nomor Item		Jumlah Item
			<i>Favorable</i>	<i>Unfavorable</i>	
Sikap terhadap Kemacetan Lalu Lintas	Kognitif	Tanggapan dari keyakinan pengemudi mengenai kemacetan lalu lintas.	1, 2	3, 4, 5	5 item
	Afektif	Perasaan pengemudi ketika berada dalam situasi kemacetan lalu lintas.	9, 10, 11, 12, 13	6, 7, 8	8 item
	Perilaku	Kecenderungan perilaku yang dilakukan pengemudi ketika berada dalam situasi kemacetan lalu lintas	15	14, 16, 17	4 item
	Jumlah				17 item

Pada masing-masing item skala sikap terhadap kemacetan lalu lintas terdapat lima pilihan jawaban yaitu sangat setuju (SS), Setuju (S), Netral (N), Tidak Setuju (TS), dan Sangat Tidak Setuju (STS). Sistem penyekoran dilakukan dengan nilai yang telah ditentukan sebagai berikut:

Tabel 3.2 Nilai Skor Pilihan Jawaban Skala Sikap

Jawaban	Skor
Sangat Setuju	5
Setuju	4
Netral	3
Tidak Setuju	2
Sangat Tidak Setuju	1

2. Instrumen *Coping Strategy*

Instrumen yang digunakan dalam penelitian ini merupakan hasil modifikasi alat ukur *coping* yang dibuat oleh Matthews, Desmond, Joyner, Carcary, dan Gilliland (1997) dengan nama *Driver Coping Questionnaire* (DCQ). DCQ merupakan alat ukur untuk mengetahui jenis *coping* yang dilakukan oleh pengemudi yang terdiri dari lima dimensi *coping* yang diterapkan dari mengemudi yaitu *confrontive coping*, *task-focused coping*, *emotion-focused coping*, *reappraisal*, dan *avoidance* dengan reliabilitas berkisar antara 0.70-0.80. Pada instrumen penelitian ini, skala item hanya bersifat *favorable* sesuai dengan instrumen DCQ, tetapi pada beberapa item harus dihilangkan karena tidak sesuai dengan situasi berkendara di Indonesia. Sebelum digunakan, instrumen ini telah dialih bahasa oleh Bapak Drs. Kusmana, M.Pd.

Tabel 3.3 Kisi-kisi Instrumen *Coping Strategy*

Variabel	Dimensi	Nomor Item	Jumlah Item
<i>Coping Strategy</i>	<i>Confrontive coping</i>	1, 4, 8, 9, 11, 15, 24	7 item
	<i>Task-focused coping</i>	7, 12, 18, 23, 26, 27, 29	7 item
	<i>Emotion-focused coping</i>	5, 6, 20, 22, 28, 30, 32	7 item
	<i>Reappraisal</i>	10, 13, 17, 25, 31, 33, 34	7 item
	<i>Avoidance</i>	2, 3, 14, 16, 19, 21	6 item
Jumlah			34 item

Pada masing-masing item skala *coping strategy* terdapat lima pilihan jawaban yaitu, Selalu, Sering, Kadang-kadang, Jarang, dan Tidak Pernah. Sistem penyekoran dilakukan dengan nilai yang telah ditentukan sebagai berikut:

Tabel 3.4 Nilai Skor Pilihan Jawaban Skala *Coping Strategy*

Jawaban	Skor
Selalu	5
Sering	4
Kadang-kadang	3
Jarang	2
Tidak Pernah	1

E. Proses Pengembangan Instrumen

1. Uji Validitas Instrumen

Instrumen yang valid memiliki arti bahwa alat ukur yang digunakan untuk mengumpulkan data penelitian dapat mengukur apa yang hendak atau seharusnya diukur (Sugiyono, 2011). Dengan menggunakan instrumen yang valid dalam mengumpulkan data, diharapkan hasil penelitian pun akan menjadi valid.

Uji validitas instrumen dilakukan dengan menguji validitas isi. Pengujian validitas isi dapat dibantu dengan menggunakan kisi-kisi instrumen yaitu, variabel yang diteliti, indikator sebagai tolok ukur dan item pernyataan yang telah dijabarkan dari indikator, sehingga pengujian validitas dapat dilakukan dengan mudah dan sistematis (Sugiyono, 2011).

Setelah instrumen sikap terhadap kemacetan lalu lintas dan *coping strategy* disusun, selanjutnya dikonsultasikan dengan para ahli (*professional judgement*). Para ahli dimintai pendapat mengenai instrumen yang telah disusun, baik mengenai dimensi dan indikator, mengenai item pernyataan-pernyataan yang telah disusun, dan skala yang digunakan untuk melakukan penyekoran. Para *professional judgement* pada penelitian ini dilakukan oleh Bapak Drs. Kusmana, M.Pd. (alih bahasa), Bapak M. Ariez Musthofa, S.Ag., M.Si., Bapak Helli Ihsan, S.Ag., M.Si., dan Ibu Diah Zaleha Wyandini, M.Si.

2. Pemilihan Item yang Layak

Setelah item dinilai oleh para ahli, kemudian instrumen diujicobakan pada 121 responden, yaitu pengemudi mobil pribadi. Selanjutnya, setelah data terkumpul, peneliti menyeleksi item dengan mengkorelasikan skor masing-masing item dan skor total item dengan bantuan *software* SPSS versi 16.0. Item yang memiliki korelasi skor item total yang sama dengan atau lebih besar dari 0.30 merupakan item yang dapat mengukur apa yang hendak diukur. Jika sebuah item tidak mencapai 0.30, tetapi jika item tersebut dihapus dan ada indikator yang terbuang, maka kriteria korelasi item totalnya dapat diturunkan menjadi 0.20 (Ihsan, 2013).

a) Instrumen Sikap terhadap Kemacetan Lalu Lintas

Berdasarkan hasil analisa item yang dilakukan pada 121 responden, dari 17 item yang diuji terdapat 5 item yang tidak layak atau terbuang karena kurang dari batas minimal. Item tersebut adalah nomor 1, 4, 5, 14, 16, dan 17. Kisi-kisi instrumen setelah uji coba adalah sebagai berikut:

Tabel 3.5 Kisi-kisi instrumen Sikap terhadap Kemacetan Lalu Lintas (Setelah Uji Coba)

Variabel	Dimensi	Nomor Item		Jumlah Item
		<i>Favorable</i>	<i>Unfavorable</i>	
Sikap terhadap Kemacetan Lalu Lintas	Kognitif	2, 3		2 item
	Afektif	9, 10, 11, 12, 13	6, 7, 8	8 item
	Perilaku	15		1 item
Jumlah				11

b) Instrumen *Coping Strategy*

Berdasarkan hasil analisa item, dari 34 item yang diuji terdapat 15 item yang tidak layak atau terbuang karena kurang dari batas minimal. Item tersebut adalah nomor 1, 2, 4, 6, 7, 8, 9, 17, 19, 20, 21, 22, 24, 25, dan 26. Kisi-kisi instrumen setelah uji coba adalah sebagai berikut.

Tabel 3.6 Kisi-kisi instrumen *Coping Strategy* (Setelah Uji Coba)

Variabel	Dimensi	Nomor Item	Jumlah Item
<i>Coping Strategy</i>	<i>Confrontive Coping</i>	11, 15	2 item
	<i>Task-focused Coping</i>	12, 18, 23, 27, 29	5 item
	<i>Emotion-focused Coping</i>	5, 28, 30, 32	4 item
	<i>Reappraisal</i>	10, 13, 31, 33, 34	5 item
	<i>Avoidance</i>	3, 14, 16	3 item
Jumlah			19

3. Uji Reliabilitas Instrumen

Instrumen yang reliabel mempunyai arti jika instrumen yang digunakan beberapa kali untuk mengukur objek yang sama, maka akan menghasilkan data yang

sama pula (Sugiyono, 2011). Uji reliabilitas instrumen dilakukan untuk mengetahui sejauhmana hasil suatu pengukuran dapat dipercaya (reliabel) (Azwar, 2012). Koefisien reliabilitas berada pada rentang 0 – 1.00, jika koefisien semakin tinggi mendekati angka 1.00 berarti semakin tinggi reliabilitasnya, begitu juga sebaliknya (Azwar, 2012). Uji reliabilitas pada penelitian ini menggunakan metode *Alpha Cronbach* yang dapat dihitung menggunakan *software* SPSS versi 16.0.

Kriteria koefisien reliabilitas *Alpha Cronbach* menurut Guilford (Sugiyono, 2011) dikategorikan sebagai berikut:

Tabel 3.7 Koefisien Reliabilitas *Alpha Cronbach*

Kriteria	Koefisien
Sangat Reliabel	>0.900
Reliabel	0.700-0.900
Cukup Reliabel	0.400-0.700
Kurang Reliabel	0.200-0.400
Tidak Reliabel	<0.200

Berdasarkan hasil perhitungan, diperoleh reliabilitas instrumen sikap terhadap kemacetan lalu lintas adalah sebesar 0.810. Koefisien tersebut menunjukkan bahwa instrumen tersebut berada pada kategori reliabel dan dapat digunakan dalam penelitian.

Tabel 3.8

Reliabilitas Instrumen Sikap terhadap Kemacetan Lalu Lintas

Cronbach's Alpha	N of Items
,810	17

Untuk reliabilitas pada instrumen *coping strategy*, diperoleh reliabilitas sebesar 0.755. Koefisien tersebut menunjukkan bahwa instrumen tersebut berada pada kategori reliabel dan dapat digunakan dalam penelitian.

Tabel 3.9
Reliabilitas Instrumen *Coping Strategy*

Cronbach's Alpha	N of Items
,755	34

4. Kategorisasi Skala

1) Kategorisasi Skala Instrumen Sikap terhadap Kemacetan Lalu Lintas

Kategorisasi skala merupakan pengelompokan suatu kelompok yang telah dilakukan pengambilan data ke dalam beberapa level (Ihsan, 2013). Sebelum melakukan kategorisasi, peneliti menentukan jumlah level yang diinginkan. Untuk sikap terhadap kemacetan lalu lintas kategorisasinya adalah sebagai berikut:

Tabel 3.10 Rumus Kategorisasi Dua Level

Rumus	Kategori
$T < \mu$	Positif
$T \geq \mu$	Negatif

2) Kategorisasi Skala Instrumen *Coping Strategy*

Kategorisasi dalam skala *coping strategy* yang dimaksud dalam penelitian ini adalah dengan mengelompokkan tipe *coping* yang dilakukan oleh responden ke dalam tipe *problem-focused coping* atau *emotion-focused coping*. Kategorisasi ini dilakukan melalui prosedur penentuan tipe dari skor relatif oleh Vitaliano (dalam Widhiarso, 2011). Sekor relatif diperoleh dengan menghitung sekor total per-dimensi lalu dibagi dengan sekor maksimal dari dimensi tersebut. Setelah memperoleh skor relatif, selanjutnya dilakukan perbandingan antar skor untuk menentukan tipe *coping* mana yang dilakukan oleh responden. Berikut rumusan dari sekor relatif pada penelitian ini.

Untuk dimensi *Problem-focused Coping*:

$$PFC\% = \frac{ME_{PFC}}{ME_{PFC} + ME_{EFC}}$$

Untuk dimensi *Emotion-focused Coping*:

$$EFC\% = \frac{ME_{EFC}}{ME_{PFC} + ME_{EFC}}$$

Keterangan:

ME_{PFC} = rerata skor pada tipe *problem – focused coping*

ME_{EFC} = rerata skor pada tipe *emotion – focused coping*

Berdasarkan rumusan di atas, jika skor relatif yang diperoleh memiliki nilai yang lebih besar pada *problem-focused coping*, maka subjek tersebut dikatakan memiliki strategi coping yang berfokus pada masalah. Sedangkan, apabila skor relatif yang diperoleh memiliki nilai yang lebih besar pada *emotion-focused coping*, maka subjek tersebut dikatakan memiliki strategi coping yang berfokus pada emosi. Kategorisasi ini juga berlaku untuk penghitungan sub-tipe pada masing-masing jenis coping untuk menentukan sub-tipe mana yang digunakan oleh responden.

F. Teknik Analisis Data

Analisis data dalam penelitian ini dilakukan setelah data dari seluruh responden terkumpul. Kemudian data yang terkumpul diolah dengan mengelompokkan data berdasarkan variabel, tabulasi data dan melakukan perhitungan untuk menguji hipotesis yang telah diajukan (Sugiyono, 2011).

Pengelompokkan data yaitu menggolongkan berbagai jawaban dari responden ke dalam kategori-kategori yang jumlahnya lebih terbatas. Pada penelitian ini dilakukan dua kategorisasi untuk mengelompokkan sikap terhadap kemacetan lalu lintas, sedangkan pada *coping strategy* kategorisasi dikelompokkan berdasarkan hasil skor relatif pada dimensi *problem-focused coping* dan *emotion-focused coping*. Tabulasi

yaitu usaha untuk menyajikan data yang diolah menggunakan analisis kuantitatif dalam suatu tabel. Selanjutnya data akan dianalisis dengan melakukan pengujian sebagai berikut:

1. Uji Normalitas

Uji normalitas data dilakukan untuk mengetahui apakah data yang diambil berasal dari populasi yang berdistribusi normal atau tidak (Noor, 2011:174). Data yang baik adalah yang termasuk distribusi normal atau mendekati normal. Untuk mengetahui apakah data berdistribusi normal atau tidak dan sebelum melakukan uji korelasi, peneliti melakukan uji normalitas terlebih dahulu. Berikut merupakan hasil uji normalitas dengan menggunakan *one sample Kolmogorov-Smirnov* dengan bantuan software SPSS 16.0:

Tabel 3.11 Uji Normalitas Data

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Sikap Terhadap Kemacetan Lalu Lintas	Coping Strategy
Normal Parameters(a,b)	Mean	121	121
	Std. Deviation	40,36	68,03
Most Extreme Differences	Absolute	6,119	7,752
	Positive	,090	,074
	Negative	,052	,044
Kolmogorov-Smirnov Z		-,090	-,074
Asymp. Sig. (2-tailed)		,990	,817
		,280	,517

a Test distribution is Normal.

b Calculated from data.

Berdasarkan hasil uji normalitas pada tabel 3.11, diketahui bahwa data yang diperoleh dari instrumen sikap terhadap kemacetan lalu lintas memiliki signifikansi sebesar 0.280 dan data yang diperoleh dari instrumen *coping strategy* memiliki signifikansi sebesar 0.517 Kedua data tersebut berdistribusi normal karena memiliki nilai signifikansi > 0.05 .

2. Uji Korelasi

Uji korelasi dilakukan untuk menemukan ada atau tidaknya suatu hubungan antar variabel. Jika terdapat hubungan, seberapa eratnya hubungan serta berarti atau tidaknya hubungan tersebut (Arikunto, 2006: 270). Peneliti menggunakan uji korelasi *Rank Spearman*, dengan syarat kedua data dari variabel kesatu dan kedua merupakan data ordinal. Setelah mengetahui nilai koefisien korelasi, langkah selanjutnya adalah menginterpretasikan koefisien korelasi tersebut sesuai pada pedoman tabel menurut Guilford (dalam Susetyo, 2014) sebagai berikut:

Tabel 3.12 Pedoman Interpretasi Koefisien Korelasi

Interval Koefisien	Tingkat Hubungan
0.00 – 0.20	Tidak ada korelasi
0.21 – 0.40	Rendah atau kurang
0.41 – 0.70	Cukup
0.71 – 0.90	Tinggi
0.91 – 1.00	Sangat Tinggi (sempurna)

Uji korelasi pada penelitian ini dilakukan tiga kali. Uji korelasi yang pertama yaitu, pada sikap terhadap kemacetan lalu lintas dengan *coping strategy*, yang kedua dilakukan pada sikap terhadap kemacetan lalu lintas dengan *problem-focused coping*, dan yang ketiga dilakukan pada sikap terhadap kemacetan dengan *emotion-focused coping*. Setelah mendapatkan koefisien korelasi pada kedua hubungan tersebut, maka selanjutnya akan dilihat sikap terhadap kemacetan lalu lintas dan jenis *coping strategy* mana yang memiliki nilai korelasi lebih besar pada pengemudi mobil pribadi di kota Bandung.

Setelah koefisien korelasi ditemukan, selanjutnya adalah menentukan koefisien determinasi. Koefisien determinasi digunakan untuk mengetahui kontribusi yang diberikan variabel X terhadap variabel Y. Koefisien determinasi dapat dihitung dengan rumus berikut:

Gambar 3.1
Rumus Koefisien Determinasi

$$KD = (r)^2 \times 100\%$$

Keterangan:

- KD = Koefisien Determinasi
r = Koefisien Korelasi

G. Prosedur Penelitian

Pada penelitian ini terdapat beberapa tahapan yang dilakukan oleh peneliti sebagai berikut:

1. Tahap Persiapan

- a. Memilih masalah dan topik penelitian berdasarkan fenomena.
- b. Melakukan studi pustaka untuk memperoleh gambaran yang lebih jelas mengenai variabel-variabel yang akan diteliti.
- c. Menetapkan desain penelitian dan instrumen yang akan digunakan.
- d. Peneliti melakukan studi pendahuluan untuk memantapkan penelitian berkaitan dengan variabel-variabel yang akan diteliti.
- e. Menyusun usulan penelitian sesuai dengan judul yang akan diteliti.
- f. Mengajukan usulan penelitian kepada Dewan Pembimbing Skripsi untuk mendapatkan pengesahan dan Pembimbing Skripsi.
- g. Menyusun rancangan instrumen untuk melakukan ahli bahasa dari bahasa Inggris ke bahasa Indonesia.
- h. Melakukan *expert judgement* rancangan instrumen yang telah disusun kepada *professional judgement*.

2. Tahap Pelaksanaan

Retia Martisya, 2016

HUBUNGAN ANTARA SIKAP TERHADAP KEMACETAN LALU LINTAS DENGAN COPING STRATEGY PADA PENGEMUDI MOBIL PRIBADI DI KOTA BANDUNG

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

- a. Melakukan uji coba instrumen.
- b. Meminta kesediaan responden untuk mengisi kuesioner
- c. Melakukan penyebaran kuesioner pada pengemudi mobil pribadi di kota Bandung.
- d. Melakukan pengolahan, tabulasi dan analisis data.

3. Tahap Pelaporan

Melakukan penyusunan laporan hasil penelitian dalam bentuk skripsi.