

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Lokasi dan Subyek Penelitian

1. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian ini bertempat di beberapa Perguruan Tinggi (PT) yang ada di kota Bandung. Peneliti tidak mengambil sampel dari seluruh perguruan tinggi yang ada di kota Bandung karena kemampuan peneliti yang terbatas baik secara waktu maupun material. Institusi yang menjadi lokasi penelitian, yaitu: Universitas Pendidikan Indonesia (UPI), Universitas Padjajaran (UNPAD), Universitas Islam Negeri (UIN) Sunan Gunung Djati, Politeknik Bandung (POLBAN) dan Politeknik Manufaktur (POLMAN).

2. Sampel Penelitian

Populasi pada penelitian ini merupakan pengguna kendaraan jenis sepeda motor dengan status mahasiswa di kota Bandung. Berdasarkan karakteristik tersebut maka populasi ini dianggap tidak terbatas atau tidak terhingga karena tidak ada data resmi mengenai jumlah pemilik kendaraan jenis sepeda motor dengan status mahasiswa di kota Bandung.

Sampel merupakan bagian dari jumlah dan karakteristik yang telah ditentukan dalam suatu populasi dan dijadikan sebagai sumber data penelitian dengan menggunakan cara-cara tertentu (Sugiyono, 2013:120). Sampel ini harus dapat mewakili (representatif) dari jumlah populasi. Dikarenakan jumlah populasi yang tidak dapat dikuantifikasikan secara pasti, maka penentuan jumlah sampel dalam penelitian ini menggunakan teknik *nonprobability sampling* (Zuriah, 2009).

Secara lebih spesifik teknik yang digunakan dalam pemilihan dan penentuan sampel adalah dengan teknik *purposive sampling*, dimana peneliti menentukan sampel berdasarkan karakteristik tertentu (Darmawan, 2013). Karakteristik ini meliputi; (1) Pengguna sepeda motor, dan (2) Berstatus mahasiswa.

Menurut Roscoe (dalam Sugiyono, 2013:133) ukuran sampel yang layak dalam *nonprobability sampling* adalah antara 30 sampai dengan 500 sampel. Berdasarkan hal tersebut peneliti menetapkan jumlah sampel yang akan digunakan dalam penelitian ini sejumlah 150 orang.

B. Desain Penelitian

Pada penelitian ini pendekatan yang digunakan adalah pendekatan kuantitatif. Pendekatan kuantitatif merupakan sebuah pendekatan penelitian dengan prosedur statistika (pengukuran) dengan tujuan menguji hipotesis yang telah ditetapkan (Sugiyono, 2013).

Desain penelitian pada penelitian ini adalah korelasional, yaitu menyelidiki nilai-nilai dari dua variabel kemudian menguji dan menentukan hubungan yang terjadi antara dua variabel tersebut (Silalahi, 2010). Pada penelitian ini akan menguji hubungan stres berkendara dengan disiplin berlalu lintas.

C. Variabel dan Definisi Operasional

1. Variabel Penelitian

Adapun variabel yang ada dalam penelitian ini adalah stres berkendara sebagai variabel X, dan disiplin berlalu lintas sebagai variabel Y.

2. Definisi Operasional

a. Stres Berkendara

Definisi operasional stres berkendara dalam penelitian ini adalah hasil penilaian terhadap pengendara sepeda motor dengan menggunakan item-item yang merupakan penjabaran dimensi stres. Adapun masing-masing dimensi stres berkendara menurut Matthews, Desmond, Joyner, Carcary dan Giliand (1997) yaitu sebagai berikut:

- 1) *Aggression* (AG) yaitu respon kemarahan dan frustrasi yang menimbulkan perilaku berbahaya selama berkendara.

- 2) *Dislike of Driving* (DIS) yaitu respon seorang pengendara yang mengalami *mood* negatif berupa perasaan cemas dan tidak nyaman selama berkendara.
- 3) *Hazard Monitoring* (HM) yaitu respon dari adanya sumber stres berkendara, sehingga pengendara menjadi waspada terhadap ancaman dan bahaya selama berkendara.
- 4) *Thrill Seeking* (TS) yaitu respon dengan menampilkan sikap dan perilaku yang menikmati keadaan berbahaya selama berkendara.
- 5) *Fatigue Proneness* (FP) yaitu respon seorang pengendara yang menjadi rentan kelelahan secara fisik dan mental setelah melakukan perjalanan yang cukup panjang.

b. Disiplin Berlalu Lintas

Definisi operasional disiplin berlalu lintas dalam penelitian ini adalah hasil penilaian yang diperoleh dari pengendara sepeda motor berdasarkan hasil pengukuran dengan menggunakan item-item yang merupakan penjabaran dari aspek disiplin. Adapun aspek-aspek disiplin terdiri dari:

- 1) Sikap mental yaitu sikap taat, patuh dan tertib mengikuti aturan sebagai bagian dari latihan mengendalikan perilaku dan watak.
- 2) Pemahaman yaitu pengetahuan yang dimiliki dan diterapkan oleh individu mengenai aturan-aturan dan norma yang berlaku yang menjadi standar nilai bagi dirinya.
- 3) Sikap kelakuan yaitu sikap bersungguh-sungguh dan bertanggung jawab dalam menaati aturan, norma dan standar nilai yang berlaku tanpa menganggapnya sebagai beban.

D. Instrumen Penelitian

Pada penelitian ini, pengambilan data menggunakan teknik angket atau kuisioner. Kuisioner merupakan suatu alat pengumpul informasi berupa daftar pertanyaan tertulis yang diberikan kepada subjek atau responden, untuk mendapatkan informasi tertentu (Silalahi, 2009).

Kuesioner yang digunakan dalam penelitian ini merupakan kuesioner dengan bentuk skala, yakni serangkaian tingkatan, level, atau nilai yang mendeskripsikan variasi derajat tertentu. Jenis skala yang digunakan adalah *summated rating scale (Likert)*. Azwar (2012) menjelaskan skala *likert* sebagai salah satu pengukuran objek sikap dengan pernyataan *favourable* (mendukung atau memihak pada objek sikap) dan *unfavourable* (tidak mendukung objek sikap). Lebih jelas lagi pernyataan *favourable* merupakan pernyataan yang memiliki kecenderungan pada perilaku tersebut, sedangkan pernyataan dengan *unfavourable* merupakan pernyataan yang tidak memiliki kecenderungan dari perilaku tersebut (Ihsan, 2013).

1. Instrumen Stres Berkendara

Skala stres yang digunakan merupakan hasil modifikasi alat ukur stres berkendara yang dikembangkan oleh Matthews, Desmond, Joyner, Carcary dan Giliand (1997) dengan nama DSI. DSI merupakan alat ukur untuk menilai tingkat stres dengan mengacu pada lima dimensi stres berkendara yang terdiri dari *aggression*, *dislike of driving*, *hazard monitoring*, *thrill seeking*, dan *fatigue proneness* dengan reliabilitas 0,792. Pada instrumen penelitian ini skala item hanya bersifat *favourable* sesuai dengan instrumen DSI, namun pada beberapa item harus dihilangkan karena tidak sesuai dengan kondisi berkendara dengan menggunakan sepeda motor. Sebelum digunakan, instrumen ini telah dialih bahasa oleh Bapak Doddy Rusmono, MLIS.

Tabel 3.1 Kisi-kisi Instrumen Skala Stres Berkendara (Sebelum Uji)

Variabel	Dimensi	Nomor Item	Jumlah
Stres Berkendara	<i>Aggresion</i>	1,2, 17, 18, 21, 22	6
	<i>Dislike of Driving</i>	3, 4, 15, 16, 23, 24	6
	<i>Hazard Monitoring</i>	5, 6, 13, 14, 25, 26	6
	<i>Thrill Seeking</i>	7, 8, 11, 12, 27	5
	<i>Fatigue Proneness</i>	9, 10, 19, 20, 28, 29	6
Jumlah			29

Pada masing-masing item skala stres terdapat lima pilihan jawaban yaitu selalu, sering, kadang-kadang, jarang, dan tidak pernah. Sistem penyekoran dilakukan secara langsung dengan nilai yang telah ditentukan sebagai berikut.

Tabel 3.2 Nilai Sekor Pilihan Jawaban Skala Stres

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

2. Instrumen Disiplin Berlalu Lintas

Pada skala disiplin berlalu lintas merupakan hasil modifikasi instrumen yang dibuat oleh Klavert (2007). Skala disiplin berlalu lintas ini telah diuji pada pengemudi angkutan kota dengan reliabilitas sebesar 0,907. Alat ukur ini menilai kedisiplinan pengendara ditinjau dari tiga aspek kedisiplinan yaitu, sikap mental, pemahaman, dan sikap kelakuan. Pada masing-masing aspek, terdapat item *favourable* dan item *unfavourable*.

Tabel 3.3 Kisi-kisi Instrumen Skala Disiplin Berlalu Lintas (Sebelum Uji)

Variabel	Dimensi	Nomor Item		Jumlah
		<i>Favourable</i>	<i>Unfavourable</i>	
Disiplin Berlalu Lintas	Sikap Mental	1, 2, 7, 8,	13, 14, 16, 17	8
	Pemahaman	3, 4, 9,	10, 15	5
	Sikap Kelakuan	5, 11	6, 12,	4
Jumlah				17

Skala ini juga memiliki lima pilihan jawaban yaitu sangat sesuai, sesuai, tidak sesuai, dan sangat tidak sesuai. Sistem penyekoran dilakukan secara langsung dengan nilai yang telah ditentukan sebagai berikut.

Tabel 3.4 Nilai Sekor Pilihan Jawaban Skala Disiplin Berlalu Lintas

Jawaban	<i>Favourable</i>	<i>Unfavourable</i>
Sangat Sesuai	5	1
Sesuai	4	2
Ragu	3	3
Tidak Sesuai	2	4
Sangat Tidak Sesuai	1	5

E. Proses Pengembangan Instrumen

1. Uji Validitas Instrumen

Instrumen yang valid memiliki arti bahwa alat ukur yang digunakan untuk mengumpulkan data penelitian dapat secara akurat mengungkap apa yang hendak diukur (Sugiyono, 2013:172). Instrumen yang baik harus memiliki validitas tinggi karena validitas ini berasaskan pada ketepatan atau kesahihan suatu alat ukur.

Uji validitas dilakukan dengan menguji validitas isi. Validitas isi berkaitan dengan kemampuan suatu instrumen mengukur isi konsep yang harus diukur (Siregar, 2013:46). Artinya suatu alat ukur harus mampu mengungkap isi suatu konsep atau variabel yang hendak diukur. validitas isi berkaitan dengan proses analisis logis sistematis dengan berkonsultasi pada seorang ahli (*professional judgement*). *Professional judgement* pada penelitian ini dilakukan oleh Bapak Dr. Doddy Rusmono, MLIS (alih bahasa), Bapak M. Ariez Musthofa S.Ag, M.Si. dan Ibu Diah Zaleha Wyandini M.Si.

2. Pemilihan Item yang Layak

Setelah item dinilai oleh ahli, kemudian instrumen diujicobakan pada 200 responden yang memiliki karakteristik yang sama dengan sampel. Selanjutnya setelah data didapatkan, peneliti menyeleksi item dengan mengkorelasikan sekor masing-masing item dan sekor total item dengan bantuan *software* SPSS versi 18.00. Para ahli pengukuran telah sepakat bahwa item yang memiliki koefisien yang tinggi atau lebih besar dari 0,30

berarti item tersebut dapat mengukur apa yang hendak diukur (Zuriah, 2009). Namun nilai ini dapat diturunkan menjadi 0,25 jika pada saat seleksi item terdapat dimensi yang hilang.

a) Instrumen Stres Berkendara

Berdasarkan hasil analisa item yang dilakukan pada 200 responden dari 29 item yang diuji terdapat 6 item yang tidak layak karena kurang dari batas minimal. Item tersebut adalah nomor 3, 6, 12, 15, 20, dan 24. Kisi-kisi instrumen setelah uji coba adalah sebagai berikut.

Tabel 3.5 Kisi-kisi Instrumen Skala Stres Berkendara (Setelah Uji)

Variabel	Dimensi	Nomor Item	Jumlah
Stres Berkendara	<i>Aggresion</i>	1, 2, 17, 18, 21, 22	6
	<i>Dislike of Driving</i>	4, 16, 23	3
	<i>Hazard Monitoring</i>	5, 13, 14, 25, 26	5
	<i>Thrill Seeking</i>	7, 8, 11, 27	4
	<i>Fatigue Proneness</i>	9, 10, 19, 28, 29	5
Jumlah			23

b) Instrumen Disiplin Berlalu Lintas

Berdasarkan hasil analisa, dari 17 item yang telah diuji terdapat lima item yang tidak layak karena kurang dari batas minimal. Item tersebut adalah nomor 3, 4, 9, 13 dan 14. Kisi-Kisi instrumen setelah uji coba adalah sebagai berikut.

Tabel 3.6 Kisi-kisi instrumen Skala Disiplin Berlalu Lintas (Setelah Uji)

Variabel	Dimensi	Nomor Item		Jumlah
		<i>Favourable</i>	<i>Unfavourable</i>	
Disiplin Berlalu Lintas	Sikap mental	1, 2, 7, 8,	16, 17	6
	Pemahaman	-	10, 15	2
	Sikap kelakuan	5, 11	6, 12	4
Jumlah				12

3. Uji Reliabilitas Instrumen

Instrumen yang reliabel adalah instrumen yang apabila digunakan berkali-kali untuk mengukur obyek yang sama maka akan menghasilkan data yang sama pula. Pengujian reliabilitas pada penelitian ini menggunakan metode *Alpha Cronbach* yang dapat dihitung menggunakan *software* SPSS versi 18.00. Metode ini digunakan karena masing-masing item tidak mengukur “benar” ataupun “salah” melainkan untuk mengukur perilaku (Siregar, 2013:56).

Nilai reliabilitas berkisar antara 0 sampai dengan 1. Nilai koefisien reliabilitas yang mendekati angka 1 menunjukkan instrumen semakin reliabel. Berikut merupakan koefisien reliabilitas pada masing-masing instrumen.

Tabel 3.7 Hasil Perhitungan Pengujian Reliabilitas Instrumen

Instrumen	<i>Cronbach's Alpha Based on Standardized Items</i>
Stres Berkendara	0,787
Disiplin Berlalu Lintas	0,806

4. Kategorisasi Skala

Kategorisasi skala merupakan pengelompokan suatu kelompok yang datanya telah diambil ke dalam beberapa level (Ihsan, 2013). Pada saat akan melakukan pengkategorisasian, peneliti perlu menentukan jumlah level yang diinginkan. Untuk tingkat stres berkendara dan disiplin berlalu lintas disajikan dalam tabel sebagai berikut.

Tabel 3.8 Rumus Kategorisasi Tiga Level

Rumus	Kategori
$Z < \mu + 1\sigma$	Rendah
$\mu - 1\sigma \leq Z \leq \mu + 1\sigma$	Sedang
$Z > \mu + 1\sigma$	Tinggi

Selain itu rumus ini juga digunakan untuk melakukan kategorisasi pada dimensi stres berkendara, yaitu *aggression*, *dislike of driving*, *hazard*

monitoring, thrill seeking fatigue proneness dan juga aspek disiplin berlalu lintas, yaitu sikap mental, pemahaman dan sikap kelakuan.

F. Teknik Analisis Data

Analisis data dalam penelitian dilakukan setelah semua jawaban dari seluruh responden terkumpul. Data yang terkumpul kemudian diolah dengan melakukan klasifikasi data dan tabulasi selanjutnya diuji sesuai dengan tujuan penelitian (Margono,1997).

Klasifikasi yaitu menggolongkan berbagai jawaban dari responden ke dalam kategori-kategori yang jumlahnya lebih terbatas. Pada penelitian ini dilakukan tiga kategorisasi untuk mengelompokkan pengalaman stres berkendara dan disiplin berlalu lintas. Tabulasi yaitu usaha menyajikan data, terutama pengolahan data yang menggunakan analisis kuantitatif biasanya dengan menggunakan suatu tabel.

Selanjutnya data akan dianalisis dengan melakukan pengujian sebagai berikut.

1. Uji Normalitas

Uji normalitas data digunakan untuk menguji data kontinu berdistribusi normal atau tidak. Untuk menentukan uji korelasi yang akan digunakan dalam penelitian ini maka perlu diketahui terlebih dahulu mengenai normalitas data yang telah terkumpul (Usman dan Setiady, 2012:105). Berikut ini merupakan hasil uji normalitas *Kolmogorov-Smirnov* dengan bantuan *software* SPSS 18.00.

Tabel 3.17 Uji Normalitas Data

		Stres Berkendara	Disiplin Berlalu Lintas
N		150	150
<i>Normal Parameters^{a,b}</i>	<i>Mean</i>	73,84	47,64
	<i>Std. Deviation</i>	9,841	6,612
<i>Most Extreme Differences</i>	<i>Absolute</i>	,080	,072
	<i>Positive</i>	,080	,061
	<i>Negative</i>	-,046	-,072

Kolmogorov-Smirnov Z	,982	,876
Asymp. Sig. (2-tailed)	,290	,427

a. Test distribution is Normal.

Kaidah pengujian normalitas data berprinsip pada jika probabilitas (sig) > 0,05 maka data berdistribusi normal. Sebaliknya jika probabilitas (sig) < 0,05 maka data tidak berdistribusi normal. Pada variabel stres berkendara dan disiplin berlalu lintas Asymp. Sig. (2-tailed) menunjukkan masing-masing angka sebesar 0,290 dan 0,427 yang lebih besar dari 0,05 sehingga dapat disimpulkan kedua data tersebut merupakan data dengan distribusi normal.

2. Uji Korelasi

Uji korelasi dilakukan untuk mengetahui derajat hubungan antara dua variabel atau lebih (Taniredja dan Mustafidah, 2012). Penentuan teknik uji korelasi yang digunakan dapat berdasarkan pada jenis skala yang digunakan dan uji normalitas data. Pada penelitian ini jenis skala yang digunakan adalah skala ordinal sehingga teknik korelasi yang digunakan adalah *Rank Spearman* (Usman dan Setiady, 2012:261).

Setelah koefisien korelasi telah diketahui, selanjutnya koefisien korelasi diinterpretasi berdasarkan dengan pedoman tabel koefisien korelasi berikut.

Tabel 3.18 Pedoman Tingkat Korelasi

Interval Koefisien	Tingkat Hubungan
0,00 – 0,19	Sangat rendah
0,20 – 0,399	Rendah
0,40 – 0,599	Sedang
0,60 – 0,799	Kuat
0,80 – 1,000	Sangat kuat

(Siregar, 2013:251)

Lebih lanjut lagi setelah koefisien korelasi ditemukan, maka dapat ditentukan koefisien determinasi. Koefisien determinasi digunakan untuk

mengetahui kontribusi yang diberikan variabel X terhadap variabel Y. Koefisien determinasi dapat dihitung dengan rumus sebagai berikut.

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

Gambar 3.1
Rumus Koefisien Determinasi

KD = Koefisien Determinasi

R = Koefisien Korelasi

G. Prosedur Penelitian

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

1. Tahap Persiapan

- a. Memilih masalah dan topik penelitian berdasarkan fenomena
- b. Menyusun proposal atau rancangan penelitian dan dosen pembimbing skripsi.
- c. Melakukan alih bahasa instrumen dari bahasa Inggris ke bahasa Indonesia
- d. Melakukan *expert judgment* instrumen yang telah disusun kepada *professional judgment*.
- e. Melakukan uji coba instrumen.

2. Tahap Pelaksanaan

- a. Meminta kesediaan responden untuk mengisi kuesioner.
- b. Melakukan penyebaran kuesioner pada mahasiswa pengguna kendaraan bermotor di kota Bandung.
- c. Melakukan pengolahan dan analisis data.

3. Tahap Pelaporan

- a. Melakukan penyusunan laporan hasil dari penelitian dalam bentuk skripsi