

BAB III

PROSEDUR PENELITIAN

A. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian ini adalah wilayah administratif Kecamatan Babakan Ciparay, Kota Bandung yang terletak pada koordinat 107° 34' 00" BT sampai 107° 35' 20" BT dan terletak antara 06° 55' 00" LU sampai 06° 57' 13" LU. Kecamatan Babakan Ciparay ini berbatasan dengan:

1. Utara : Kecamatan Andir
2. Timur : Kecamatan Bojongloa Kaler dan Bojongloa Kidul
3. Selatan : Kecamatan Margahayu
4. Barat : Kecamatan Bandung Kulon

Sumber: Kota Bandung dalam angka 2013

Kecamatan Babakan Ciparay berada dalam wilayah administratif Kota Bandung, Jawa Barat dan terdiri dari 6 Kelurahan, yaitu Kelurahan Sukahaji, Kelurahan Babakan, Kelurahan Babakan Ciparay Kelurahan Margasuka, Kelurahan Cirangrang, dan Kelurahan Margahayu Utara.

B. Metode Penelitian

Metode penelitian adalah sebuah proses untuk menjawab berbagai permasalahan yang diteliti. Menurut Surakhmad (1990, hlm. 40) “metode penelitian merupakan suatu cara yang digunakan untuk mencapai tujuan”. Sedangkan metode penelitian menurut Sugiyono (2012, hlm. 2) “metode penelitian merupakan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu”.

Berdasarkan dengan keterkaitan dengan karakteristik objek penelitiannya metode penelitian ini menggunakan metode survey. Metode survey menurut Tika (2005, hlm. 5) adalah

“Survey adalah suatu metode penelitian yang bertujuan untuk mengumpulkan sejumlah besar data berupa variabel, unit atau individu dalam jangka waktu yang bersamaan.”

Dasar penelitian ini adalah menganalisis karakteristik Kecamatan Babakan Ciparay pada tingkat kelurahan. Batasan variabel yang mempengaruhi kerawanan pencurian kendaraan bermotor dalam penelitian ini adalah jenis permukiman, aksesibilitas, kepadatan bangunan, dan sistem keamanan.

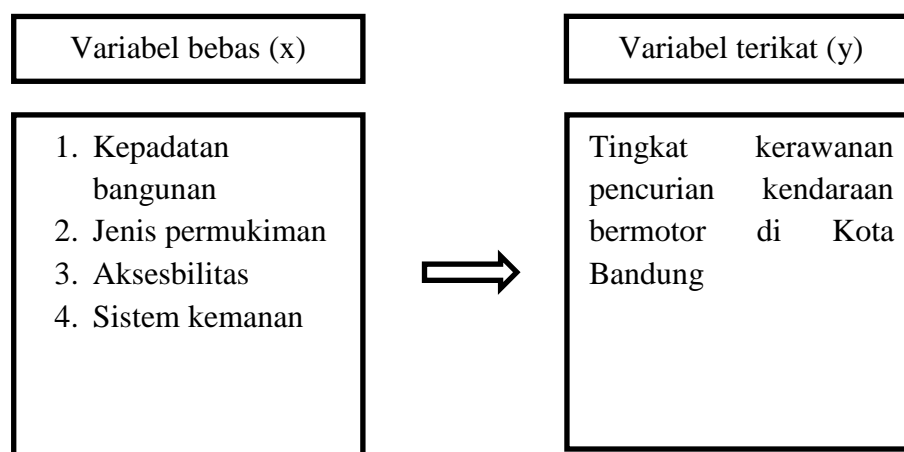
C. Variabel Penelitian

Variabel penelitian merupakan segala sesuatu yang menjadi dasar dari penelitian dan merupakan faktor yang sangat penting dalam penelitian. Variabel penelitian menurut Arikunto (1998, hlm. 99) adalah:

“segala sesuatu yang menjadi objek penelitian atau apa yang menjadi titik perhatian suatu penelitian (Arikunto, 1998:99).

Jenis-jenis variabel dalam peneliti ini meliputi variabel dependen atau terikat dan variabel independen atau bebas. Variabel bebas terdiri dari kepadatan bangunan, jenis permukiman, aksesibilitas, dan sistem keamanan yang selanjutnya mempengaruhi variabel terikat, yaitu tingkat kerawanan pencurian kendaraan bermotor di Kota Bandung. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 3.1.

Tabel 3.1
Variabel Penelitian



Variabel bebas dalam penelitian ini adalah kepadatan penduduk, pola pemukiman, kepadatan bangunan, aksesibilitas, dan kemiskinan yang akan

mempengaruhi terhadap variabel terikat yaitu tingkat kerawanan pencurian kendaraan bermotor di Kecamatan Babakan Ciparay.

D. DEFINISI OPERASIONAL

1. Kerawanan pencurian kendaraan bermotor menurut ahmadi (2003: 5) menyatakan bahwa “kerawanan pencurian kendaraan bermotor adalah konsep multifaset yang dapat didefinisikan dalam arti hukum dan non hukum. Dari segi hukum mengacu pada pelanggaran hukum pidana yang mengatur wilayah geografis tertentu”. Dalam penelitian ini yang dimaksud kerawanan pencurian kendaraan bermotor yaitu lokasi yang berpotensi untuk terjadinya pencurian kendaraan bermotor.
2. Angka kerawanan pencurian kendaraan bermotor adalah jumlah kerawanan pencurian kendaraan bermotor per 1.000 penduduk di daerah penyebaran (LauRe, Elise, 2005: 69). Dalam penelitian ini, persebaran angka kerawanan pencurian kendaraan bermotor dilakukan pada wilayah administratif kelurahan.
3. Rasio kepadatan penduduk (*density ratio*) adalah angka yang menyatakan perbandingan antara antara banyaknya penduduk terhadap luas wilayah atau berapa banyaknya penduduk per kilometer persegi pada tahun tertentu (Lembaga Demografi Universitas Indonesia, 2011: 44).
4. Kepadatan bangunan menurut keputusan menteri PU no. 378 adalah sebagai berikut: “Kepadatan bangunan adalah jumlah bangunan diatas satu luasan lahan tertentu, dinyatakan dengan bangunan/ha.” Dalam penelitian ini, kepadatan bangunan yang dimaksud adalah jumlah bangunan setiap satuan lahan yang berpotensi memicu kejadian pencurian kendaraan bermotor.

E. Populasi dan Sampel

1. Populasi

Populasi merupakan jumlah keseluruhan dari objek yang akan diteliti. Tika (2005: 32) menjelaskan bahwa:

“populasi adalah himpunan individu atau objek yang banyaknya terbatas atau tidak terbatas.”

Yuda Sulistianto W , 2017

ZONASI TINGKAT KERAWANAN PENCURIAN KENDARAAN BERMOTOR DI KECAMATAN BABAKAN CIPARAY KOTA BANDUNG

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

Populasi dalam penelitian ini adalah populasi korban pencurian kendaraan bermotor Kecamatan Babakan Ciparay Kota Bandung.

2. Sampel

Sampel merupakan bagian dari populasi yang dapat mewakili karakteristik dari populasi itu sendiri. Sumaatdja mengungkapkan bahwa

“sampel adalah bagian dari populasi (cuplikan, contoh) yang mewakili populasi yang bersangkutan”.

Sampel merupakan sebagian atau wakil dari populasi yang akan diteliti. Selanjutnya, sampel yang telah ditentukan akan diambil berapa persen sampel yang akan diteliti dari keseluruhan populasi. Pengambilan sampel untuk penelitian menurut Suharsimi Arikunto (2010, hlm. 112)

“jika subjeknya kurang dari 100 orang sebaiknya diambil semuanya, jika subjeknya besar atau lebih dari 100 orang dapat diambil 10-15% atau lebih”.

Berdasarkan pendapat Arikunto diatas, pengambilan sampel manusia apabila populasinya diatas 100 orang maka diambil sampel antara 10-15%. Teknik pengambilan sampel, menggunakan sampel acak berstrata (stratified random sampling). menurut Tika((2005, hlm. 32) sampel acak berstrata adalah:

“sampel acak berstrata adalah cara pengambilan sampel dengan terlebih dahulu membuat penggolongan populasi menurut ciri geografi tertentu dan setelah digolongkan lalu ditentukan jumlah sampel dengan sitem pemilihan secara acak”.

Teknik pengambilan sampel yang terdapat dalam penelitian ini adalah sampel jenuh yang mengambil sampel dari keseluruhan populasi.

Data-data kependudukan maupun jumlah kerawanan pencurian kendaraan bermotor yang akan diujikan bersumber dari data sekunder yang telah dilakukan pengukuran sebelumnya.

F. Sumber Data

Sumber data adalah subjek darimana data dapat diperoleh (Arikunto, 2006, hlm. 129). Adapun sumber-sumber data dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Data primer, diperoleh langsung melalui observasi lapangan.
2. Data sekunder, diperoleh dari Kepolisian Resor Kota (Polrestabes) Kota Bandung dan Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Bandung.

G. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan suatu proses penelitian untuk mengumpulkan data yang dibutuhkan sesuai dengan masalah penelitian yang ada. Menurut Sugiyono (2012, hlm. 224) “teknik pengumpulan data merupakan langkah yang paling strategis dalam penelitian, karena tujuan utama dalam penelitian adalah mendapatkan data”. Berdasarkan pernyataan tersebut, data merupakan hal yang sangat diperlukan untuk menjawab masalah yang sedang diteliti.

Data yang diperlukan dalam penelitian ini adalah data kepadatan bangunan yang terdapat di Kecamatan Babakan Ciparay, jenis permukiman, data kejadian pencurian kendaraan bermotor di Kecamatan Babakan Ciparay tahun 2012 hingga 2014. Semua data tersebut dapat diperoleh melalui cara:

1. Dokumentasi, yaitu cara mencari data yang berupa catatan, dalam hal ini adalah catatan mengenai kejadian pencurian kendaraan bermotor. Data ini merupakan data sekunder yang dapat diperoleh dari instansi terkait berupa dokumen kejadian pencurian kendaraan bermotor.
2. Observasi, yaitu dengan mengamati langsung dilapangan dan memplot sejumlah *landmark* dan kantor polisi. Data ini merupakan data primer yang dapat diperoleh di lokasi penelitian.

H. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data merupakan suatu proses untuk menganalisis data yang ada sehingga dapat menghasilkan jawaban dari masalah yang diteliti. Dalam penelitian ini dilakukan dalam tiga tahapan, yaitu:

1. Skoring

Skoring adalah penentuan nilai untuk setiap kriteria dalam masing-masing parameter. Setiap parameter diurutkan berdasarkan kategori skor yang diberikan, yaitu 5 untuk parameter yang berpotensi membuat tingkat kerawanan pencurian kendaraan bermotor sangat tinggi, 4 untuk parameter yang berpotensi membuat tingkat kerawanan pencurian kendaraan bermotor yang tinggi, 3 untuk parameter yang cukup berpotensi terjadinya pencurian kendaraan bermotor, 2 untuk parameter yang tidak terlalu memberikan dampak terhadap kerawanan pencurian kendaraan bermotor, dan 1 untuk parameter yang tidak berpotensi menimbulkan kejadian pencurian kendaraan bermotor. Untuk lebih jelas rinciannya sebagai berikut :

a. Sistem keamanan

Sistem keamanan dibagi menjadi 3 kategori, yaitu sistem keamanan menggunakan security, sistem keamanan melakukan kegiatan ronda rutin, dan tidak memiliki sistem keamanan. klasifikasi daerah yang memakai sistem keamanan security merupakan daerah yang kurang rawan terhadap tingginya kerawanan pencurian kendaraan bermotor.

Tabel 3.2 klasifikasi dan nilai skor faktor sistem keamanan

Sistem keamanan	Nilai skor	Kelas
Tidak ada	5	Sangat rawan
Sistem keamanan lingkungan	3	Cukup rawan
Cctv, Portal	2	Kurang rawan

Sumber:peneliti, 2014

Untuk parameter sistem keamanan yang terdapat di lokasi penelitian, dapat dibagi menjadi 3 kelas yaitu kelas yang sangat rawan untuk lokasi yang sama sekali tidak memiliki sistem keamanan, 3 untuk lokasi yang hanya memiliki sistem keamanan lingkungan atau pos ronda, dan 2 untuk lokasi yang memiliki sistem keamanan tinggi seperti cctv, portal, maupun satpam yang berjaga.

b. Jenis permukiman

Jenis permukiman dibagi menjadi dua klasifikasi, yaitu permukiman perumahan dan permukiman non-perumahan. Klasifikasi tersebut dapat dilihat pada tabel 3.3 sebagai berikut:

Tabel 3.3 klasifikasi dan nilai skor faktor jenis permukiman

Pola permukiman	Nilai skor	Kelas
Non Perumahan	4	Rawan
perumahan	3	Cukup rawan

Sumber: peneliti 2014

Untuk parameter jenis permukiman, kelas skoring dibagi menjadi 2 yaitu permukiman non perumahan yang diberi harkat 4 dan perumahan yang diberi harkat 3 atau cukup rawan.

c. Kepadatan bangunan

Kepadatan bangunan terbagi menjadi lima klasifikasi, yaitu kepadatan yang sangat rendah, kepadatan rendah, kepadatan bangunan sedang, kepadatan bangunan tinggi, hingga kepadatan bangunan yang sangat tinggi. Klasifikasi ini dapat dilihat pada tabel 3.4:

Tabel 3.4

klasifikasi dan nilai skor faktor kepadatan bangunan

Kerapatan bangunan	Nilai skor	Kelas
Sangat padat (>401 bangunan/Km ²)	5	Sangat rawan
Padat (251 - 400 bangunan/Km ²)	4	Rawan

kurang padat (51 - 250 bangunan/Km ²)	3	Sedang
Tidak padat (<50 bangunan/Km ²)	2	Kurang rawan

Sumber: Keputusan Menteri PU No. 378/KPTS/1987, Lampiran No. 22.

Parameter kepadatan bangunan dibagi menjadi 4 kelas yaitu kepadatan bangunan sangat padat yang diberi harkat 5 atau sangat rawan, kepadatan bangunan yang padat diberi harkat 4 atau rawan, kepadatan bangunan yang kurang padat diberi harkat 3 atau sedang, dan lokasi yang tidak padat bangunan diberi harkat 2 atau kurang rawan.

d. Aksesibilitas

Aksesibilitas dibagi menjadi 3 klasifikasi, yaitu akses yang mudah menuju jalan utama, cukup mudah untuk menuju jalan utama, dan sulit untuk menuju jalan utama dari permukiman. Akses yang mudah menuju jalan utama mengakibatkan tingkat kerawanan pencurian semakin tinggi, sehingga daerah yang memiliki aksesibilitas yang mudah diberikan skoring 3, sementara akses yang cukup mudah diberikan skor 2, dan akses yang sulit menuju jalan utama diberikan skor 1.

Tabel 3.5

Klasifikasi Dan Nilai Skor Faktor Aksesibilitas

Aksesibilitas	Nilai skor	Kelas
Dekat dengan jalan arteri	5	Sangat rawan
Dekat dengan jalan kolektor dan lokal	3	Cukup rawan
Jalan gang	2	Kurang rawan

Sumber: peneliti; 2014

Parameter aksesibilitas terbagi menjadi 3 kelas yaitu aksesibilitas permukiman yang dekat dengan jalan arteri memiliki kerawanan yang sangat tinggi akan adanya pencurian kendaraan bermotor sehingga memiliki nilai skor 5 atau kelas sangat rawan, sedangkan lokasi yang dekat ataupun dilalui oleh jalan

Yuda Sulistianto W, 2017

ZONASI TINGKAT KERAWANAN PENCURIAN KENDARAAN BERMOTOR DI KECAMATAN BABAKAN CIPARAY KOTA BANDUNG

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

kolektor dan lokal memiliki tingkat kerawanan yang cukup tinggi, dan lokasi yang dekat dengan jalan gang memiliki tingkat kerawanan yang kurang.

2. Pembobotan

Setelah melakukan skoring, kemudian analisis dilakukan dengan cara pembobotan terhadap parameter-parameter yang telah dilakukan skoring. Bobot 3 diberikan terhadap parameter yang berpengaruh tinggi terhadap tingkat kerawanan pencurian bermotor. Bobot 3 diberikan pada parameter aksesibilitas dan kepadatan penduduk. Sementara bobot 2 diberikan pada parameter yang memiliki pengaruh yang cukup tinggi terhadap tingkat pencurian kendaraan bermotor. Parameter kerapatan permukiman dan pola permukiman diberikan bobot 2. Dan bobot 1 diberikan pada parameter kemiskinan. Lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 3.7.

Tabel 3.6

Pembobotan Peta Parameter

Peta parameter	Bobot
Sistem keamanan	3
jenis permukiman	2
Kepadatan bangunan	1
Aksesibilitas	3

sumber: peneliti 2014

3. Zonasi

Analisis zonasi dilakukan setelah melakukan analisis skoring dan analisis bobot. Analisis zonasi ini digunakan untuk menentukan zona mana yang memiliki tingkat pencurian kendaraan bermotor yang tinggi dan daerah mana yang memiliki tingkat pencurian kendaraan bermotor yang rendah dibandingkan zona lainnya. Analisis zonasi diawali dengan perhitungan skor total minimal dan skor total maksimal kemudian diikuti dengan analisis zonasi yang dimaksud. Skor minimal dan skor maksimal didapat dari pembobotan.

Tabel 3.7

Perhitungan Skor Total Minimal

Skor	= (Skor Minimal sistem keamanan x Bobot sistem
-------------	--

Total Minimal	$(\text{Skor Minimal sistem keamanan}) + (\text{Skor Minimal jenis permukiman} \times \text{Bobot jenis permukiman}) + (\text{Skor Minimal kepadatan bangunan} \times \text{Bobot kepadatan bangunan}) + (\text{Skor Minimal aksesibilitas} \times \text{Bobot aksesibilitas})$
	$= (1 \times 3) + (1 \times 2) + (1 \times 1) + (1 \times 3)$
	$= 3 + 2 + 1 + 3$
	= 9

sumber: hasil perhitungan peneliti, 2014

Setelah didapat hasil skor total minimal yaitu 9, selanjutnya dilakukan perhitungan skor total maksimal sebagai berikut:

Tabel 3.8

Perhitungan Skor Total Maksimal

Skor Total Maksimal	$(\text{Skor Maksimal sistem keamanan} \times \text{Bobot sistem keamanan}) + (\text{Skor Maksimal jenis permukiman} \times \text{Bobot jenis permukiman}) + (\text{Skor Maksimal kepadatan bangunan} \times \text{Bobot kepadatan bangunan}) + (\text{Skor Maksimal aksesibilitas} \times \text{Bobot aksesibilitas})$
	$(3 \times 3) + (2 \times 2) + (5 \times 2) + (3 \times 3)$
	$9 + 4 + 10 + 9$
	32

sumber: hasil perhitungan peneliti, 2014

Setelah dilakukan perhitungan skor total maksimal yaitu 32, selanjutnya dilakukan perhitungan zonasi sebagai berikut:

Tabel 3.9

Perhitungan Zonasi

Zonasi	Skor Total Maksimal – Skor Total Minimal
	$32 - 9$
	23
	$23/3$

7,6 (dibulatkan menjadi 8)

Sumber : perhitungan peneliti, 2014

Setelah melakukan perhitungan zonasi, didapatkan angka 8 sebagai interval dari klasifikasi zonasi yang akan dibuat sebagai berikut:

Tabel 3.10
interval zonasi

Interval	Kategori Kerentanan
9 – 17	Rendah
18- 26	Sedang
26 -32	Tinggi

Sumber: perhitungan peneliti 2014

Dari hasil perhitungan diatas, didapat zonasi yang paling rentan terhadap pencurian kendaraan bermotor memiliki interval antara 26 - 32 (kategori tinggi), sementara untuk zonasi yang memiliki tingkat pencurian kendaraan bermotor yang sedang memiliki interval antara 18 – 26 (kategori sedang). Sedangkan untuk zonasi yang memiliki interval dibawah 18 memiliki tingkat pencurian kendaraan bermotor yang relatif lebih rendah.