

BAB IV

PELAKSANAAN DAN HASIL PENELITIAN

A. Orientasi Kancan dan Persiapan

1. Orientasi Kancan

Penelitian ini dimaksudkan untuk mengetahui hubungan antara teritorial pengendara dengan agresivitas pengendara bermotor di Kabupaten Sukabumi. Penelitian dilakukan di Sukabumi karena kepadatan lalu lintas di kabupaten Sukabumi yang menjadikan seringnya terjadi kemacetan lalu lintas serta banyaknya angka kecelakaan. Hal ini berkaitan dengan kondisi jalan dan jumlah kendaraan. Panjang jalan negara di Kota Sukabumi pada tahun 2016 mencapai 6,29 KM dengan kondisi baik. Panjang jalan provinsi mencapai 10,48 km dengan kondisi baik, sedangkan panjang jalan kota mencapai 124,622 KM dengan rincian: sepanjang 80,472 KM kondisinya baik, sepanjang 26,08 KM kondisi jalannya sedang, sepanjang 14,76 KM kondisinya rusak, dan sepanjang 3,31 KM dalam kondisi rusak berat.

Arus lalu lintas yang padat sering menimbulkan kemacetan. Kemacetan di jalur utara Kabupaten Sukabumi dinilai semakin parah. Terutama saat masuk dan pulang kerja di sejumlah lokasi pabrik besar. Titik kemacetan misalnya di lintasan Cicurug, Parung-kuda dan Cibadak. Bahkan, pada sore hari kemacetan menyebabkan laju kendaraan berhenti atau tidak bisa bergerak beberapa waktu. Hal ini tidak lepas dari jumlah kendaraan di Kabupaten Sukabumi yang mencapai 300 ribu unit.

Sepanjang 2016, Kepala Unit (Kanit) Laka Lantas Polres Sukabumi Kota, Ipda Agus Suherman mencatat ada 22 kasus kecelakaan yang terjadi di wilayah hukum Polres Sukabumi. Dari 22 kasus, 11 orang dinyatakan meninggal dunia, tiga orang mengalami luka berat dan 20 orang mengalami luka ringan (<http://www.wartapriangan.com>). Peneliti memutuskan untuk melakukan penelitian pada komunitas mobil.

2. Persiapan

a. Persiapan Administrasi

Peneliti meminta surat izin secara formal pada pihak Dekan Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya yang akan diserahkan kepada Bapeda Kabupaten Sukabumi..

b. Persiapan alat ukur

Alat ukur yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari dua buah skala, yaitu (1) skala teritorial pengendara dan (2) skala agresivitas pengendara. Alat ukur yang baik adalah alat itu dapat mengukur apa yang akan diukur (valid) dan dapat dipercaya, dapat diandalkan dan dilakukan oleh kelompok yang sama dalam waktu yang berbeda akan sama atau ajeg hasilnya (reliabel) (Azwar, 1999). Untuk dapat mengetahui validitas dan reliabilitas dilakukan uji coba kedua alat ukur tersebut. Sehingga akan diketahui tingkat kesahihannya untuk dipergunakan dalam penelitian sesungguhnya.

- 1) Skala teritorial pengendara dibuat sendiri oleh peneliti berdasarkan aspek-aspek teritorial dari Altman (1975) yaitu (a) personalisasi, dan, (b) kelekatan dengan 11 aitem yang siap untuk diuji cobakan.
- 2) Skala agresivitas pengendara dibuat sendiri oleh peneliti berdasarkan aspek agresivitas berkendara alat ukur *The Aggressive Driving Behavior Scale* dari Houston, dkk (2003), yaitu (a) aspek perilaku konflik dan, (b) Aspek kecepatan dengan 18 aitem siap untuk diuji cobakan.

3. Uji coba Alat Ukur

Sebelum penelitian dilaksanakan, terlebih dahulu dilakukan uji coba terhadap skala teritorial pengendara dan skala agresivitas pengendara. Tujuan uji coba alat ukur ini adalah untuk menguji validitas dan reliabilitas alat ukur. Alat ukur yang telah diuji coba akan dianalisis validitas dan reliabilitas aitem-aitemnya, selanjutnya hasil uji coba alat ukur ini akan di gunakan untuk pengambilan data penelitian. Uji coba dilakukan dengan menyebarkan 11 kuisioner teritorial pengendara dan 18 kuisioner agresivitas pengendara. Uji coba skala ini dilakukan terhadap pengendara bermotor dari komunitas mobil di kabupaten Sukabumi yang berkarakteristik sama dengan subjek penelitian.

Berdasarkan hasil uji validitas, dan reliabilitas alat ukur, hasil analisis perhitungannya sebagai berikut:

a. Skala Teritorial Pengendara

Hasil analisis skala teritorial pengendara dari 18 aitem terdapat 16 aitem yang valid dan 2 aitem yang gugur. Aitem yang gugur adalah nomor 6

dan 11. Aitem pada skala yang gugur memiliki koefisien korelasi $<0,30$. Koefisien validitas aitem teritorial pengendara antara $0,836 - 0,952$. Distribusi penyebaran aitem skala teritorial pengendara setelah uji coba (*try out*) dapat dilihat pada pada tabel 3 berikut:

Tabel 3
Distribusi Butir Skala Teritorial Pengendara Setelah Uji Coba

Aspek	Nomer butir	Jumlah
Kelekatan	1, 2, 3, 4, 5,	5
Personalisasi	(6), 7, 8, 9, 10, (11), 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18	11
Jumlah		16

Keterangan : Angka dalam kurung () dan dicetak tebal adalah nomor aitem yang gugur

Hasil uji reliabilitas pada Skala Teritorial pengendara mendapati skor koefisien alpha sebesar $0,985$. Melihat skor koefisien alpha pada skala teritorial pengendara yang digunakan dalam penelitian dapat dikatakan *reliable*, sehingga memenuhi syarat sebagai alat ukur pengambilan data.

b. Skala Agresivitas Pengendara

Hasil analisis skala agresivitas pengendara dari 11 aitem semuanya valid. Aitem yang valid memiliki koefisien korelasi $> 0,30$. Koefisien validitas aitem agresivitas pengendara antara $0,816 - 0,958$. Distribusi penyebaran aitem skala teritorial pengendara setelah uji coba (*try out*) dapat dilihat pada pada tabel 4 berikut:

Tabel 4
Distribusi Butir Skala Agresivitas Pengendara Setelah Uji Coba

Aspek	Nomer butir	Jumlah
Konflik	1, 2, 3, 4, 5,	5
Kecepatan	6, 7, 8, 9, 10, 11	6
Jumlah		11

Keterangan : Angka dalam kurung () dan dicetak tebal adalah nomor aitem yang gugur

Hasil uji reliabilitas pada Skala Agresivitas pengendara mendapati skor koefisien alpha sebesar 0,983. Melihat skor koefisien alpha pada skala agresivitas pengendara yang digunakan dalam penelitian dapat dikatakan *reliable*, sehingga memenuhi syarat sebagai alat ukur pengambilan data.

B. Laporan Pelaksanaan Penelitian

Proses pengambilan data dilakukan dengan menyebarkan skala pada anggota komunitas mobil di kabupaten sukabumi. Pelaksanaan penelitian berlangsung cukup lancar walaupun ada kendala, namun semua dapat teratasi. Kendala tersebut adalah ada beberapa anggota komunitas mobil yang tidak serius dalam mengerjakan angket, banyak kolom yang dikosongi. Sehingga peneliti tidak memakai atau menggugurkan angket yang dikerjakan oleh anggota tersebut. Jumlah subjek dari pengambilan data adalah sebanyak 100 orang. Pengambilan data penelitian dilakukan dengan cara penyebaran angket penelitian kepada para responden. Responden diminta untuk mengisi berupa tanggapan dua buah skala, yaitu skala teritorial pengendara dan skala agresivitas pengendara. Skala tersebut dilengkapi dengan data diri subjek jenis kelamin, umur.

C. Hasil Penelitian

1. Deskripsi Data Hasil Penelitian

a. Deskripsi Subjek

Subjek adalah anggota komunitas mobil di sukabumi dengan rentang usia 17 - 35 tahun. Deskripsi subjek penelitian dapat dilihat pada tabel 5 berikut ini.

Tabel 5
Deskripsi Subjek Penelitian Berdasarkan Usia

Usia (tahun)	Jumlah	Prosentase (%)
17 -20	9	9,0
21 – 25	32	32,0
26 – 30	41	41,0
31 -35	18	18,0
Total	100	100,0

Berdasarkan tabel 5 di atas dapat diketahui bahwa responden yang berusia 17 -20 tahun sebanyak 9,0%, usia 21 -25 tahun sebanyak 32,0%, usia 26 – 30 tahun sebanyak 41,0% dan usia 31 -35 tahun sebanyak 18,0%. Responden penelitian sebagian besar berusia 26 – 30 tahun.

Tabel 6
Deskripsi Subjek Penelitian Berdasarkan Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	Jumlah	Prosentase (%)
Laki-laki	79	79,0
Perempuan	21	21,0
Total	100	100,0

Berdasarkan tabel 6 di atas dapat diketahui bahwa laki-laki (79,0%) lebih banyak dibandingkan perempuan (21,0%).

b. Deskripsi data penelitian

Data penelitian dapat dilihat pada tabel 7 berikut ini

Tabel 7
Deskripsi Data Penelitian

Variabel	Hipotetik				Empirik			
	Min	Max	Mean	SD	Min	Max	Mean	SD
Teritorial	16	96	56,00	13,33	25	85	56,79	15,01
Agresivitas	11	66	38,50	9,17	15	62	39,55	11,20

Berdasarkan deskripsi data penelitian di atas dapat diketahui kategori masing-masing variabel yaitu teritorial pengendara dan agresivitas pengendara bermotor. Deskripsi penelitian yang digunakan untuk membuat kategorisasi pada masing-masing variabel penelitian yaitu Sangat Tinggi, Tinggi, Sedang, Rendah, Sangat Rendah. Penentuan kategorisasi tersebut didasarkan pada tingkat diferensiasi yang dikehendaki. Namun untuk memperoleh kategori perlu ditentukan terlebih dahulu batasan yang akan digunakan berdasarkan nilai deviasi standar dengan memperhitungkan rentangan nilai maksimum dan minimum teoritisnya. Kategori ini ditentukan berdasarkan sebaran hipotetik. Untuk menentukan batasan masing-masing kategori digunakan rumus sebagaimana pada tabel 8.

Tabel 8
Rumus Norma Kategorisasi

Kategori	Rumus Norma
Sangat Tinggi	$X > M + 1,5 SD$
Tinggi	$M + 0,5 SD < X \leq M + 1,5 SD$
Sedang	$M - 0,5 SD < X \leq M + 0,5 SD$
Rendah	$M - 1,5 SD < X \leq M - 0,5 SD$
Sangat Rendah	$X < M - 1,5 SD$

Ket: M = Mean, SD = Standar Deviasi

Kategorisasi data teritorial pengendara dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 9
Kategorisasi Data Teritorial Pengendara

Kategori	Rentang Skor	Jumlah	Prosentase (%)
Sangat Tinggi	$X > 76$	12	12,0
Tinggi	$62,67 < X \leq 76$	26	26,0
Sedang	$49,33 < X \leq 62,67$	35	35,0
Rendah	$36 < X \leq 49,33$	15	15,0
Sangat Rendah	$X \leq 36$	12	12,0
Total		100	100,0

Berdasarkan kategorisasi pada Tabel 9, dapat diketahui sebanyak 12,0% subjek masuk ke dalam kategori sangat tinggi, 26,0% subjek masuk ke dalam kategori tinggi, 35,0% subjek masuk ke dalam kategori sedang, 15,0% subjek masuk ke dalam kategori rendah dan 12,0% masuk ke dalam kategori sangat rendah. Berdasarkan data di atas, variabel teritorial pengendara sebagian besar masuk dalam kategori sedang.

Tabel 10
Kategorisasi Data Agresivitas Pengendara

Kategori	Rentang Skor	Jumlah	Prosentase (%)
Sangat Tinggi	$X > 76$	13	13,0
Tinggi	$62,67 < X \leq 76$	25	25,0
Sedang	$49,33 < X \leq 62,67$	34	34,0
Rendah	$36 < X \leq 49,33$	18	18,0
Sangat Rendah	$X \leq 36$	10	10,0
Total		100	100,0

Berdasarkan kategorisasi pada tabel 10, dapat diketahui sebanyak 13,0% subjek masuk ke dalam kategori sangat tinggi, 25,0% subjek masuk ke dalam kategori tinggi, 34,0% subjek masuk ke dalam kategori sedang, 18,0% masuk ke dalam kategori rendah dan 10,0% masuk ke dalam kategori sangat rendah. Berdasarkan data di atas, variabel agresivitas pengendara sebagian besar masuk dalam kategori sedang.

2. Uji Asumsi

Sebelum melakukan analisis penelitian, terlebih dahulu dilakukan uji prasyarat analisis, yaitu berupa uji asumsi yang meliputi uji normalitas, uji linearitas, sebagai syarat untuk pengujian nilai korelasi (Hadi, 2000).

a. Uji Normalitas

Uji normalitas dilakukan dengan menggunakan teknik *One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test* dari program SPSS 16.0 for windows. Diperoleh sebaran skor pada variabel teritorial pengendara adalah normal

(K-S $Z = 0,737$; $p = 0,649$ atau $p > 0,05$) dan sebaran skor pada variabel agresivitas pengendara adalah normal (K-S $Z = 0,489$; $p = 0,971$ atau $p > 0,05$). Kedua data tersebut memiliki signifikansi lebih dari 0,05, maka data tersebut dikatakan normal.

b. Uji Linearitas

Uji linearitas adalah pengujian garis regresi antara variabel bebas dan variabel tergantung dengan tujuan untuk melihat sebaran dari tingkat-tingkat yang merupakan nilai dari variabel penelitian sehingga saat ditarik garis lurus bisa menunjukkan hubungan linier antara variabel-variabel tersebut. Hasil uji linearitas yang dilakukan diperoleh F *Linearity* 106,3933 dengan $p = 0,000$; $p < 0,05$ menunjukkan bahwa kedua variabel tersebut linear.

3. Uji Hipotesis

Uji hipotesis dalam penelitian ini menggunakan tehnik korelasi *r Product Moment* dari Pearson. Adapun hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini menyatakan bahwa ada hubungan antara kendaraan sebagai teritorial dengan agresivitas berkendara. Pengolahan data menunjukkan korelasi sebesar $r = 0,701$ dengan $p = 0,000$ ($p < 0,01$) angka tersebut menunjukkan adanya hubungan yang sangat signifikan antara kedua variabel, dengan demikian maka hipotesis yang menyatakan ada hubungan antara kendaraan sebagai teritorial dengan agresivitas berkendara **diterima**.

D. Pembahasan

Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui hubungan antara teritorial pengendara dengan agresivitas pengendara pada siswa. Berdasarkan analisa penelitian menunjukkan korelasi sebesar 0,701 dengan dengan $p = 0,000$ ($p < 0,01$) yang menyatakan bahwa ada hubungan antara teritorial pengendara dengan agresivitas pengendara. Semakin tinggi territorial pengendara maka akan semakin tinggi tingkat agresivitas berkendara orang tersebut. Hasil penelitian ini sejalan dengan Novaco (1991) yang menyebutkan bahwa teritorialitas, frustrasi, dan kondisi lingkungan untuk agresi merupakan faktor yang meningkatkan kemungkinan perilaku agresif sebagaimana yang telah ditunjukkan oleh penelitian yang lebih luas dan hal tersebut merupakan bagian besar dari mengemudi. Szlemko *et al* (2008) mengemukakan bahwa agresifitas pengemudi dapat terjadi ketika norma-norma sosial untuk membela teritorial primer (yaitu, mobil seseorang) berbenturan dengan dengan norma-norma yang kurang agresif untuk mempertahankan teritorial umum (yaitu, jalan). Kedua jumlah penanda teritorial (misalnya, stiker) dan kelekatan pada kendaraan adalah prediktor signifikan terjadinya agresifitas mengemudi. Kehadiran penanda teritorial memprediksi peningkatan penggunaan kendaraan untuk mengekspresikan kemarahan.

Nilai rata-rata teritorial pengendara sebesar 56,79 dan termasuk dalam interval $49,33 < X \leq 36,00$, sehingga dapat dikatakan dalam kategori sedang. Teritorial pengendara sebagian besar termasuk dalam kategori sedang (35,0%). Teritorialitas merupakan bentuk ego yang tidak ingin diganggu (Sarwono, 1995).

Sebagaimana yang telah dijelaskan, hal ini terjadi karena teritorialitas merupakan perwujudan dari *privacy* dengan lingkup ruang yang jelas dan biasanya bernilai subjektif. Altman (1975) menyatakan bahwa bingkai dari setiap level teritorial yang berkaitan dengan pengendalian kekuasaan akan lebih tampak pada *primary level*. Kelekatan dengan tempat, dari pendapat yang lain menggambarkan lebih berpengaruhnya '*sense of place*' terhadap lingkungan (Frederick & Anderson) (Stokols, 1990). Keterikatan atau ikatan ini nampaknya kurang berpusat pada kepemilikan atau rasa terhadap nilai, tetapi lebih berdasarkan pada perasaan subjektif dari memiliki, identifikasi, atau perasaan kesatuan dengan tempat.

Nilai rata-rata agresivitas pengendara sebesar 39,55 dan termasuk dalam interval $33,92 < X \leq 43,08$, sehingga dapat dikatakan dalam kategori sedang. Agresivitas pengendara sebagian besar termasuk dalam kategori sedang (35,0%). Agresivitas berkendara adalah mengemudi di bawah pengaruh ketidakstabilan emosi yang berdampak resiko bagi orang lain (James dan Nahl, 2000). Dikatakan agresif karena asumsi bahwa orang lain berkesempatan untuk terkena risiko yang sama. Secara spesifik bentuk dari agresivitas berkendara, diantaranya adalah *speeding* (kebut-kebutan), *tailgating* (mengemudi terlalu dekat dengan kendaraan lain atau tidak menjaga jarak dengan kendaraan yang ada didepannya), *running vehicles off the road* (mengemudi di jalur yang salah), *weaving* (mengelip keluar-masuk), *cutting vehicles off* (memotong jalur orang lain), dan perilaku lain yang dimodifikasi (Sarkar, dkk, 1999).

Penelitian ini memiliki beberapa kelemahan yaitu kurang mengungkap lebih banyak terkait dengan faktor-faktor dalam kedua variabel yaitu variabel teritorial pengendara dan agresivitas pengendara, karena di sini peneliti hanya melihat sebatas hubungan kedua variabel itu saja. Selain itu pada kedua angket pada penelitian ini memiliki kecenderungan untuk subjek menjawab secara normatif.