

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Identifikasi Variabel-variabel Penelitian

Penelitian ini melibatkan dua variabel, yaitu variabel bebas dan variabel tergantung. Berikut kedua variabel tersebut :

Variabel Tergantung : Kecelakaan Lalu Lintas

Variabel Bebas : Gaya Mengemudi

B. Definisi Operasional Variabel Penelitian

1. Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja, melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan kerugian harta benda. Menggunakan pengukuran kecelakaan lalu lintas yang terdiri atas 3 item. Tujuan item untuk mengetahui apakah subjek pernah mengalami kecelakaan atau tidak kemudian bentuk kecelakaan tersebut termasuk ke dalam jenis kecelakaan aktif atau pasif, dan berapa kali frekuensi terjadinya kecelakaan yang pernah dialami subjek.

2. Gaya Mengemudi

Gaya mengemudi merupakan cara individu atau seseorang dalam berkendara, termasuk kecepatan mengemudinya, kepatuhan terhadap peraturan, dan tingkat perhatian di jalan. Gaya mengemudi seseorang diukur

dengan menggunakan skala *MDSI-Spanish version* (MDSI-S) melalui aspek *risky style, dissociative style, angry style, careful style, anxious style*, dan *distress reduction style*

Tingkat gaya mengemudi dilihat dari besarnya skor masing-masing aspek yang diperoleh di skala *MDSI-Spanish version* (MDSI-S). Semakin tinggi skor yang diperoleh subjek maka semakin tinggi tingkat gaya mengemudi yang dimilikinya. Sebaliknya semakin rendah skor yang diperoleh, maka semakin rendah pula tingkat gaya mengemudi yang dimilikinya.

C. Subjek Penelitian

Subjek dalam penelitian ini adalah mahasiswa dan mahasiswi Universitas Islam Indonesia dengan rentang usia dari 17-25 tahun dan dapat mengendarai sepeda motor.

D. Metode Pengumpulan Data

Penelitian ini dilakukan secara kuantitatif. Pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan metode angket, yaitu dengan menyebarkan skala yang berisi pernyataan-pernyataan untuk diisi oleh subjek penelitian. Skala adalah alat ukur yang mengetahui atau mengungkap aspek afektif, berupa pertanyaan atau pernyataan yang secara tidak langsung mengungkap indikator dari atribut yang bersangkutan dan respon atau jawaban subjek tidak diklasifikasikan sebagai jawaban benar atau salah (Azwar, 2008).

Skala yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Skala Gaya Mengemudi

Gaya mengemudi seseorang dapat diketahui melalui skor yang diperoleh dari skala *MDSI-Spanish version* (MDSI-S). Jumlah keseluruhan item pada skala ini adalah 34 item. Tetapi setelah dilakukan *try out* didapatkan 30 item yang valid. Metode penilaian skala ini menggunakan metode skala modifikasi *Likert* dengan menggunakan lima alternatif pilihan jawaban yaitu sangat tidak setuju, tidak setuju, kadang-kadang, setuju, sangat setuju. Namun peneliti memodifikasinya menjadi hampir tidak pernah (HTP), jarang (J), kadang-kadang (KK), sering (S) dan hampir selalu (HS) karena peneliti menganggap pilihan jawaban yang dipakai lebih mempermudah responden untuk mengevaluasi dirinya. Butir-butir tersebut bergerak dari angka satu hingga lima. Pernyataan *favorable* untuk jawaban hampir tidak pernah diberi skor 1, jarang diberi skor 2, kadang-kadang diberi skor 3, sering diberi skor 4 dan hampir selalu diberi skor 5. Sebaliknya pernyataan *unfavorable* untuk hampir tidak pernah diberi skor 5, jarang diberi skor 4, kadang-kadang diberi skor 3, sering diberi skor 2 dan hampir selalu diberi skor 1.

Selanjutnya penyebaran butir-butir tiap item gaya mengemudi dapat dilihat dalam Tabel 3.1 di bawah ini :

Tabel 3.1

Distribusi Nomor Item Skala Gaya Mengemudi Sebelum Try Out.

No.	Aspek	Nomor Item	Jumlah
1.	<i>Risky Style</i>	16,17,18,19,20	5
2.	<i>Dissociative Style</i>	1,2,3,4,5,6,7,8	8
3.	<i>Angry Style</i>	21,22,23,24,25	5
4.	<i>Careful Style</i>	30,31,32,33,34	5
5.	<i>Anxious Style</i>	9,10,11,12,13,14,15	7
6.	<i>Distress Reduction Style</i>	26,27,28,29	4

Tabel 3.2

Distribusi Nomor Item Skala Gaya Mengemudi Setelah Try Out.

No.	Aspek	Nomor Item	Jumlah
1.	<i>Risky Style</i>	13,14,15,16,17	5
2.	<i>Dissociative Style</i>	1,2,3,4,5,6	6
3.	<i>Angry Style</i>	18,19,20,21,22	5
4.	<i>Careful Style</i>	26,27,28,29,30	5
5.	<i>Anxious Style</i>	7,8,9,10,11,12	6
6.	<i>Distress Reduction Style</i>	23,24,25	3

2. Pengukuran Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan lalu lintas dapat diketahui melalui skor yang diperoleh dari pengukuran kecelakaan lalu lintas. Metode penilaiannya hampir sama dengan skala gaya mengemudi. Jumlah item sebelum *try out* pada skala ini yaitu 2 item, item pertama untuk mengetahui apakah subjek pernah mengalami kecelakaan atau tidak, dengan kriteria jawaban ya (diberi skor 1) dan tidak (diberi skor 0). Item kedua untuk mengetahui apakah subjek sebagai pengendara atau penumpang ketika mengalami kecelakaan, hal ini untuk mengetahui apakah subjek termasuk kedalam kecelakaan aktif atau pasif. Setelah dilakukan *try out* ada penambahan item yaitu berupa pertanyaan berapa kali anda mengalami kecelakaan. Item ini untuk mengetahui jumlah frekuensi terjadinya kecelakaan yang pernah dialami responden.

E. Validitas dan Reliabilitas

1. Validitas

Validitas adalah ketepatan dan kecermatan skala dalam menjalankan fungsinya. Jadi, sejauh mana skala itu mampu mengukur atribut yang dirancang untuk mengukurnya. Validitas adalah karakteristik utama yang harus dimiliki setiap skala. Berdasarkan cara estimasi yang disesuaikan dengan sifat dan fungsi suatu tes, tipe validitas pada umumnya digolongkan dalam tiga kategori besar, yaitu validitas isi, validitas kontrak, dan validitas berdasarkan kriteria (Azwar, 2008).

Validitas yang digunakan dalam penelitian ini adalah validitas isi. Validitas isi menurut Azwar (2008) merupakan validitas yang diestimasi lewat pengujian terhadap isi tes dengan analisis rasional atau lewat *professional judgement*. Validitas isi digunakan untuk mengetahui sejauh mana item-item dalam tes mencakup keseluruhan kawasan isi objek yang hendak diukur atau sejauh mana item-item dalam tes mencakup keseluruhan kawasan isi objek yang hendak diukur (aspek representasi) dan sejauh mana isi tes mencerminkan ciri atribut yang hendak diukur (aspek relevansi). Peneliti melakukan seleksi item dengan pendekatan analisis isi dan menggunakan indeks diskriminasi item, yaitu *corrected item-total correlation*.

2. Reliabilitas

Reliabilitas mengarah kepada keakuratan dan ketepatan dari suatu alat ukur dalam suatu prosedur pengukuran. Koefisien reliabilitas

mengindikasikan adanya stabilitas skor yang didapatkan oleh individu, yang merefleksikan adanya proses reproduksi skor. Suatu instrumen dapat dikatakan reliabel jika instrumen tersebut dipakai dua kali atau lebih untuk mengukur gejala yang sama dengan hasil pengukuran yang relatif konsisten. Uji reliabilitas instrumen pada penelitian ini adalah menggunakan *Alpha Cronbach* untuk melihat konsistensi butir item dengan total tes, semakin tinggi koefisien korelasi maka semakin tinggi konsistensinya. Menurut Azwar (2008), koefisien reliabilitas berada dalam rentang 0 sampai 1,00. Semakin tinggi koefisien reliabilitas yaitu 1,00 atau mendekati 1,00 maka semakin baik reliabilitas alat ukur tersebut digunakan. Sebaliknya, koefisien yang rendah yaitu mendekati 0 berarti semakin rendah reliabilitas alat ukur tersebut.

F. Metode Analisis Data

Analisis data yang digunakan dalam rancangan penelitian ini adalah analisis statistik. Sesuai dengan tujuan penelitian ini dan sifat data yang terkumpul yaitu variabel bebas dan variabel tergantung maka analisis yang digunakan adalah teknik analisis regresi linear berganda (*Multiple Regression*) (Supranto, 2000). Analisis regresi ini dipakai untuk menelaah atau mengetahui pengaruh setiap dimensi dari gaya mengemudi terhadap kecelakaan lalu lintas pada seseorang. Semua perhitungan dilakukan dengan menggunakan program *Statistical Package for Social Science* (SPSS) versi 17.0 for windows.