

BAB 4

PELAKSANAAN DAN PENGUMPULAN DATA PENELITIAN

4.01 Orientasi Kancan

Langkah awal sebelum melaksanakan suatu penelitian adalah menentukan lokasi. Pada penelitian ini peneliti menetapkan Kota Semarang sebagai kancan penelitian. Alasan yang mendasari pemilihan peneliti tersebut adalah karena tingginya laporan kecelakaan yang terjadi di Kota Semarang seperti yang dilansir dalam Korlantas Polri yang telah dibahas sebelumnya dalam latar belakang penelitian. Selain itu Kota Semarang merupakan domisili dari peneliti sehingga mudah dijangkau sehingga serta merta meningkatkan efektifitas pengambilan data untuk penelitian ini.

Kota Semarang merupakan ibu kota Provinsi Jawa Tengah dengan luas geografis kurang lebih 373,8 km² atau setara dengan 37 hektar. Kota Semarang memiliki empat perbatasan yakni Laut Jawa di sebelah utara, Kabupaten Semarang di sebelah selatan, Kabupaten Kendal di sebelah barat, dan Kabupaten Demak di sebelah timur. Semarang merupakan kota yang memiliki kondisi topografi yang unik berupa wilayah dataran rendah yang sempit dan wilayah perbukitan yang memanjang dari sisi barat hingga sisi timur. Secara yuridis, Kota Semarang merupakan wilayah kotamadya (tingkat II) yang terdiri atas 16 wilayah kecamatan dan 177 kelurahan. Sedangkan secara pembagian wilayah kota, Semarang terbagi menjadi lima wilayah yaitu Semarang Pusat/ Tengah, Semarang Utara, Semarang Selatan, Semarang Barat, dan Semarang Timur.

Berdasarkan data terbaru dalam situs resmi Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil Kota Semarang, di bulan Juni 2018 jumlah penduduk kota Semarang telah mencapai 1.815.729 jiwa dengan jumlah yang cukup seimbang antar jenis kelamin yaitu 904.816 laki-laki dan 910.913 perempuan. Jumlah remaja Kota Semarang dengan umur 15 - 24 tahun berdasarkan Badan Pusat Statistik adalah sekitar 300.000 jiwa dan tersebar di berbagai wilayah di Kota Semarang. Pemilihan sampel remaja yang digunakan pada penelitian ini bersifat insidental dan tidak terikat oleh suatu wilayah tertentu di Semarang dan instansi apapun mengingat kondisi status pekerjaan (mulai dari SMA, kuliah, sampai bekerja) serta letak domisili Semarang yang beragam pada rentang usia yang ditetapkan yakni 16 sampai dengan 24 tahun.

4.02 Persiapan Pengumpulan Data Penelitian

Sebelum mengambil data penelitian di lapangan peneliti melakukan beberapa persiapan terlebih dahulu. Beberapa persiapan tersebut berupa pemilihan subjek penelitian serta penyusunan dan peminjaman alat ukur. Pada penelitian ini terdapat dua instrumen yang akan disebar yakni alat tes kepribadian *Eysenck Personality Inventory* (EPI) dan skala Perilaku Mengemudi Berisiko (PMB).

Pada penelitian ini peneliti meminjam alat tes EPI pada Laboratorium Psikologi Terapan yang berlokasi sebelah gedung Antonius Universitas Katolik Soegijapranata Semarang. *Eysenck Personality Inventory* (EPI) merupakan alat tes yang disusun oleh Eysenck untuk mengukur kepribadian neurotik dan ekstraversi secara independen dan merupakan alat tes yang telah terstandarisasi

di Indonesia dengan validitas yang berkisar antara 0,89 – 0,93 dan tingkat reliabilitas yakni 0,98 (Dominika & Virlia, 2018).

Eysenck Personality Inventory (EPI) terdiri dari beberapa item *favorable* dan *unfavorable* yang berjumlah 57 item dengan 24 item untuk mengukur kepribadian ekstraversi, 24 item untuk mengukur kepribadian neurotik, dan 9 item untuk tes kebohongan. Pada penelitian ini interpretasi hanya akan dilakukan hanya pada 24 item ekstraversi yang tersebar di nomor item 1, 3, 5, 8, 10, 13, 15, 17, 20, 22, 25, 27, 29, 32, 34, 37, 39, 41, 44, 46, 49, 51, 53, dan 56. Persebaran nomor *favourable* dan *unfavourable* item ekstraversi pada EPI dapat dilihat pada tabel 4.01.

Tabel 4.01. Persebaran Nomor *Favourable* dan *Unfavourable* Item Ekstraversi

Item	Nomor item	Jumlah Item
<i>Favourable</i>	1, 3, 8, 10, 13, 17, 22, 25, 27, 39, 44, 46, 49, 53, 56	15
<i>Unfavourable</i>	5, 15, 20, 29, 32, 34, 37, 41, 51	9
	Total	24

Skala kedua yang akan diberikan kepada subjek penelitian ini adalah skala Perilaku Mengemudi Berisiko (PMB). Skala ini terdiri dari 39 item yang seluruhnya bersifat *favourable*. Skala disusun berdasarkan lima aspek perilaku mengemudi berisiko yang dinyatakan oleh Scott-Parker, dkk (2010) yaitu, *transient rule violations*, *fixed rule violations*, *misjudgement*, *risky driving exposure*, dan *driver mood*. Skala diinspirasi oleh alat ukur yang dihasilkan oleh Scott-Parker, dkk (2010) yang merupakan hasil dari penelitiannya. Alat Ukur tersebut bernama “*The Behaviour of Young Novice Driver Scale*” yang dalam penelitian Scott-Parker, dkk

(2010) memiliki tingkat reliabilitas *cronbach alpha* yang cukup tinggi yakni sebesar 0,947. Pada penyusunan alat ukur dilakukan pula penyesuaian baik secara bahasa, budaya, dan lingkungan yang ada di Kota Semarang. Persebaran nomor item pada skala Perilaku Mengemudi Berisiko (PMB) dapat dilihat pada tabel 4.02.

Tabel 4.02. Persebaran Nomor Item Skala Perilaku Mengemudi Berisiko

No	Aspek	Nomor item	Jumlah Item
1.	Pelanggaran Sementara (<i>Transient Rule Violations</i>)	1, 5, 9, 11, 14, 17, 19, 23, 27, 30, 35	11
2.	Pelanggaran Tetap (<i>Fixed Rule Violations</i>)	2, 15, 28, 21, 24, 31, 37, 39	8
3.	Penilaian Yang Keliru (<i>Misjudgement</i>)	4, 6, 10, 16, 22, 28, 32, 34	8
4.	<i>Risky Driving Exposure</i>	3, 7, 12, 20, 26, 29, 33, 38	8
5.	Suasana Hati Pengemudi (<i>Driver Mood</i>).	8, 13, 25, 36	4
Total			39

4.03 Pengumpulan Data Penelitian

Pengumpulan data penelitian dilakukan secara bertahap mulai tanggal 15 Februari 2019 sampai dengan 19 Maret 2019. Penyebaran skala pada penelitian ini dilakukan dengan metode *tryout* terpakai sehingga hanya dilakukan satu kali pengambilan data dan pada proses pengolahan data selanjutnya item yang gugur tidak ikut dianalisis. Lokasi serta waktu pengambilan data penelitian sangat bervariasi mengingat metode sampling yang digunakan peneliti adalah *incidental sampling*. Walau begitu lokasi dan waktu pengambilan data telah dipilih oleh peneliti adalah berdasarkan beberapa pertimbangan, salah satunya adalah

tingkat keramaian dan kondisi lingkungan. Hal ini dikarenakan pertimbangan peneliti untuk meminimalisir distraksi yang mungkin akan terjadi sehingga para subjek dapat mengisi skala yang ada dengan baik. Beberapa lokasi tersebut adalah rumah peneliti, rumah tiap subjek, kantor tempat peneliti melakukan magang, dan Gedung Antonius UNIKA.

Pada saat bertemu dengan subjek, peneliti terlebih dahulu memperkenalkan diri dan menjelaskan secara lisan mengenai tujuan penelitian. Setelah bersedia, subjek diminta untuk mengisi *informed consent* yang telah disediakan kemudian peneliti mengajak subjek untuk mencari tempat yang sekiranya nyaman bagi subjek untuk mengisi skala. Setelah menemukan tempat yang nyaman, peneliti memberikan skala pertama yaitu EPI dan kemudian setelah selesai dilanjutkan dengan skala kedua yaitu skala Perilaku Mengemudi Berisiko (PMB).

Sebelum pengerjaan peneliti meminta subjek untuk mengisi kolom identitas, menjelaskan instruksi pengerjaan, dan mempersilahkan subjek untuk bertanya bilamana dirasa ada hal yang kurang jelas selama pengisian skala. Dalam pengisian identitas peneliti membebaskan subjek untuk menulis nama asli maupun inisial untuk membuat subjek merasa nyaman dan mengisi skala dengan sejujur-jujurnya. Selama pengerjaan peneliti mendampingi tiap subjek sehingga bila ada kata atau kalimat yang kurang jelas dalam skala, subjek dapat bertanya dan peneliti akan menjelaskan artinya secara lebih jelas. Hal ini juga dilakukan untuk menghindari perbedaan persepsi yang ada pada tiap subjek dan terlewatnya beberapa item yang mungkin terlewatkan oleh subjek.

Selama pengerjaan secara keseluruhan subjek tidak malu untuk bertanya mengenai beberapa hal yang bagi mereka kurang jelas, dari sini peneliti dapat

menyimpulkan bahwa subjek merasa cukup nyaman selama proses pengambilan data. Setelah kedua skala selesai diisi oleh subjek, peneliti mengucapkan terimakasih dan memberikan sedikit bingkisan berupa *snack* dan camilan kepada subjek sebagai tanda terimakasih peneliti atas kesediaan yang bersangkutan untuk menjadi subjek dari penelitian ini.

Setelah kedua skala diisi oleh 40 subjek, peneliti membuat tabel hasil skala dan melakukan uji validitas dan reliabilitas. Uji validitas dan reliabilitas dalam penelitian ini dilakukan hanya pada skala PMB karena EPI merupakan alat tes yang telah terstandarisasi di Indonesia dengan validitas yang berkisar antara 0,89 – 0,93 dan tingkat reliabilitas yaitu 0,98 (Dominika & Virlia, 2018). Data uji coba penelitian selengkapnya dapat dilihat pada lampiran B.

Pada skala Perilaku Mengemudi Berisiko (PMB), nilai r tabel yang digunakan adalah pada taraf signifikansi sebesar 5% dan N sejumlah total subjek penelitian yaitu 40. Maka batas r tabel yang digunakan untuk melihat batas validitas adalah sebesar 0,312. Hasil putaran terakhir (keempat) terdapat 15 item yang gugur yakni item nomor 1, 2, 3, 4, 6, 10, 14, 16, 20, 21, 22, 24, 29, 38, dan 39 dari total 39 item yang disebar dalam skala PMB. Sedangkan bila dilihat berdasarkan aspek PMB, item yang tersisa pada tiap aspek adalah sembilan item pada aspek pelanggaran sementara (*transient rule violations*), empat item pada aspek pelanggaran tetap (*fixed rule violations*), tiga item pada aspek penilaian yang keliru (*misjudgement*), empat item pada aspek *risky driving exposure*, dan empat item pada aspek suasana hati pengemudi (*driver mood*). Hasil tabel uji validitas berdasarkan aspek Perilaku Mengemudi Berisiko (PMB) dapat dilihat pada tabel 4.03.

Tabel 4.03. Hasil Uji Validitas Berdasarkan Aspek Perilaku Mengemudi Berisiko

No	Aspek	Nomor item	Jumlah Item Valid
F1.	Pelanggaran Sementara (<i>Transient Rule Violations</i>)	1*, 5, 9, 11, 14*, 17, 19, 23, 27, 30, 35	9
F2.	Pelanggaran Tetap (<i>Fixed Rule Violations</i>)	2*, 15, 28, 21*, 24*, 31, 37, 39*	4
F3.	Penilaian Yang Keliru (<i>Misjudgement</i>)	4*, 6*, 10*, 16*, 22*, 28, 32, 34	3
F4.	<i>Risky Driving Exposure</i>	3*, 7, 12, 20*, 26, 29*, 33, 38*	4
F5.	Suasana Hati Pengemudi (<i>Driver Mood</i>).	8, 13, 25, 36	4
Total			24

Keterangan : Nomor item dengan tanda (*) merupakan item yang gugur

Hasil uji validitas pada 24 item tersebut telah dikoreksi dengan *Part Whole*. Selanjutnya setelah tersisa 24 item yang seluruhnya valid maka dilakukan uji reliabilitas pada item-item tersebut. Reliabilitas yang dilakukan pada skala PMB menghasilkan tingkat reliabilitas *Cronbach Alpha* yang tergolong tinggi yaitu sebesar 0,873. Kedua uji reliabilitas dan validitas pada penelitian ini dilakukan dengan menggunakan alat bantu berupa program komputer yaitu *Statistical Packages for Social Sciences (SPSS)* versi 22.0. Hasil perputaran uji validitas dan reliabilitas dapat dilihat selengkapnya pada lampiran C. Pada uji asumsi dan uji hipotesis item yang gugur tidak dianggap sebagai data penelitian. Rincian data kasar penelitian dapat dilihat selengkapnya pada lampiran D.