

BAB IV

LAPORAN PENELITIAN

A. Orientasi Kacah Dan Persiapan Penelitian

1. Orientasi Kacah Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Kampung Karangrejo, Kampung Pentul, Jalan Raya Karangrejo, Jalan Karangrejo Barat, Jalan Teuku Umar, Jalan Setiabudi yang berada di wilayah Poltabes Semarang bagian Semarang Selatan. Waktu pelaksanaan pemberian angket di jalan pada jam 13.30 sampai dengan 15.00 pada saat para subyek sudah melaksanakan tugas belajarnya sedangkan pemberian angket dari rumah kerumah dilakukan jam 18.00 sampai dengan jam 20.00. Subyek penelitian adalah remaja berusia 16-21 tahun dan telah memiliki Surat Ijin Mengemudi (SIM). Pemberian angket kepada subyek secara langsung di jalan ada 40 subyek, sedangkan pemberian angket dari rumah kerumah ada 20 Pengambilan subyek tersebut berdasarkan pada pertimbangan pertimbangan sebagai berikut :

- a. Subyek penelitian yaitu remaja yang berusia 16–21 tahun biasanya memiliki masalah dalam berlalu lintas.
- b. Banyaknya remaja di kota Semarang yang pada saat ini menggunakan sepeda motor sebagai alat transportasi.

c. Kesiediaan Poltabes Semarang melalui Satuan Lalu Lintasnya memberikan ijin penelitian.

2. Persiapan Penelitian

Persiapan penelitian dilakukan dengan penyusunan alat ukur, perijinan, uji coba alat ukur untuk memperoleh validitas dan reliabilitas.

a. Penyusunan alat ukur

Penyusunan alat ukur ini meliputi prosedur pembuatan angket, penentuan nilai item, jumlah item dan variasi item. Dalam penelitian ini menggunakan data dari angket disiplin berlalu lintas dan motivasi keselamatan diri. Jumlah item pada angket disiplin berlalu lintas ada 48. Rancangan sebaran item angket dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

TABEL 3
Sebaran Item Angket Disiplin Berlalu Lintas

NO	ASPEK	KESELAMATAN		KEAMANAN		KETERTIBAN		KELANCARAN	
		F	UF	F	UF	F	UF	F	UF
1	Sikap Mental	1, 7	2, 8	13, 19	14, 20	25, 31	26, 32	37, 43	38, 44
2	Pemahaman	3, 9	4, 10	15, 21	16, 22	27, 33	28, 34	39, 45	40, 46
3	Sikap Individu	5, 11	6, 12	17, 23	18, 24	29, 35	30, 36	41, 47	42, 48
JUMLAH		6	6	6	6	6	6	6	6

Keterangan :

F : Favourable
UF : Unfavourable

22/12/2017

Pada angket motivasi keselamatan diri jumlah item ada 42.

Rancangan sebaran item angket dapat dilihat pada tabel 4 berikut ini

TABEL 4
Sebaran Item Angket Motivasi Keselamatan Diri

NO	ASPEK	ITEM	
		FAVOURABLE	UNFAVOURABLE
1	Menggerakkan	1, 7, 13, 19, 25, 31, 37	2, 8, 14, 20, 26, 32, 38
2	Mengarahkan	3, 9, 15, 21, 27, 33, 39	4, 10, 16, 22, 28, 34, 40
3	Menopang	5, 11, 17, 23, 29, 35, 41	6, 12, 18, 24, 30, 36, 42
JUMLAH		21	21

b. Persiapan Perijinan

Sebelum melakukan penelitian terlebih dahulu dilakukan persiapan administrasi berupa surat pengantar dari Fakultas Psikologi Unika Soegijapranata No. B.2.01/1035/UKS.07/V/2002 tertanggal 5 Juni 2002, yang isinya mengenai perijinan untuk melaksanakan penelitian di wilayah Satuan Lalu Lintas bagian Semarang Selatan Poltabes Semarang. Setelah mendapatkan disposisi dari Poltabes Semarang melalui Wakil Kepala Satuan Lalu Lintas, maka uji coba alat ukur dan penelitian dilaksanakan dengan jadwal yang sudah direncanakan.

c. Uji Coba Alat Ukur

Sebelum dilakukan penelitian yang sesungguhnya, terlebih dahulu dilakukan uji coba terhadap kedua angket yang akan digunakan dengan tujuan untuk mengetahui validitas dan reliabilitas masing-masing

angket, sehingga hasil pengukuran yang diperoleh dapat dipertanggung jawabkan.

Pelaksanaan uji coba alat ukur ini dilaksanakan pada tanggal 18–24 Juni 2002, pemberian angket uji coba dilakukan pada subyek berjumlah 60 orang secara langsung pada subyek remaja pria dan wanita berusia 16-21 tahun dan telah mempunyai Surat Ijin Mengemudi (SIM) sesuai Undang Undang No. 14 Tahun 1992.

d. Uji Validitas dan Reliabilitas

Analisis validitas dan reliabilitas angket disiplin berlalu lintas dan angket motivasi keselamatan diri dalam penelitian ini menggunakan analisis SPS program analisis kesahihan. Adapun hasil uji validitas dan reliabilitas kedua angket yang telah diuji coba adalah sebagai berikut :

1) Angket disiplin berlalu lintas yang diuji cobakan pada 60 subyek remaja pria dan wanita, terdiri dari 48 item.

a) Validitas

Pengujian validitas itemnya didasarkan pada teknik korelasi *product moment*, yang kemudian dikoreksi dengan *korelasi part whole*. Setelah diuji validitasnya diperoleh hasil bahwa pada angket disiplin berlalu lintas yang terdiri dari 48 item ternyata ada 3 item yang gugur atau tidak valid, sehingga tersisa 45 item yang digunakan penelitian. Koefisien validitas item bergerak dari 0,226 sampai dengan 0,703.

Rincian item yang valid dapat dilihat pada tabel 5. Hasil lengkap ada pada lampiran.

TABEL 5
Rincian Item Hasil Analisis Validitas Item
Angket Disiplin Berlalu lintas

NO	ASPEK	KESELAMATAN		KEAMANAN		KETERTIBAN		KELANCARAN	
		F	UF	F	UF	F	UF	F	UF
1	Sikap Mental	1, 7	2, 8	13, 19	14, 20	25, 31	26, 32	37, 43	38, 44
2	Pemahaman	3, 9	4, 10	15, (21)	16, 22	27, 33	28, 34	39, 45	40, 46
3	Sikap Individu	(5), 11	6, 12	17, 23	18, 24	29, 35	30, 36	(41), 47	42, 48
JUMLAH		6	6	6	6	6	6	6	6

Keterangan :

Nomor yang diberi tanda () adalah item yang tidak valid

F : Favourable

UF : Unfavourable

b) Reliabilitas

Uji reliabilitas angket disiplin berlalu lintas didasarkan pada item-item yang valid yaitu 45 item dan analisisnya menggunakan analisis kesahihan butir program SPS. Hasil uji reliabilitas tersebut menunjukkan bahwa alat ukur ini cukup reliabel dengan koefisien sebesar 0,931, dengan demikian angket tersebut layak digunakan untuk mengungkap disiplin berlalu lintas.

2) Angket Motivasi Keselamatan Diri

Angket motivasi keselamatan diri terdiri dari 42 item yang telah diujicobakan pada 60 subyek remaja pria dan wanita. Pengujian validitas itemnya ditetapkan berdasarkan teknik korelasi *product moment* dan dikoreksi dengan korelasi *part whole*. Setelah diuji validitasnya diperoleh hasil bahwa dari 42 item yang ada dalam angket motivasi keselamatan diri, ternyata ada 5 item yang gugur atau tidak valid, sehingga sisanya 37 item yang digunakan dalam penelitian. Koefisien validitas item bergerak dari 0,227 sampai dengan 0,723. Rincian item yang valid dan tidak valid dapat dilihat pada tabel 6 dibawah ini.

TABEL 6
Rincian Item Hasil Analisis Validitas Item
Angket Motivasi Keselamatan Diri

NO	ASPEK	ITEM	
		FAVOURABLE	UNFAVOURABLE
1	Menggerakkan	1, 7, 13, 19, 25, 31, 37	2, 8, (14), 20, 26, 32, 38
2	Mengarahkan	3, 9, 15, 21, 27, 33, 39	(4), 10, (16), 22, 28, 34, 40
3	Menopang	5, 11, 17, 23, 29, 35, 41	6, (12), 18, (24), 30, 36, 42
JUMLAH		21	21

Keterangan :

Nomor yang diberi tanda () adalah item yang tidak valid

Uji reliabilitas angket motivasi keselamatan diri yang valid yaitu 37 item dan analisisnya menggunakan analisis kesahihan butir

program SPS. Hasil uji reliabilitas tersebut menunjukkan bahwa alat ukur ini reliabel dengan koefisien 0,918 yang berarti angket ini dapat diandalkan untuk mengungkapkan motivasi keselamatan diri .

e. Penyusunan Kembali Alat Ukur

Setelah didapatkan item - item yang valid dan reliabel sesuai dengan hasil *try out*, maka item-item yang valid tersebut disusun kembali dengan perubahan beberapa nomor item. Pada angket disiplin berlalu lintas mengalami perubahan nomor item, karena angket yang berjumlah 48 tinggal 45. Rincian nomor item yang baru dapat dilihat pada tabel 7 dibawah ini.

TABEL 7
Item Valid dan Penyebaran Nomor Baru
Angket Disiplin Berlalu Lintas

NO	ASPEK	KESELAMATAN		KEAMANAN		KETERTIBAN		KELANCARAN	
		F	UF	F	UF	F	UF	F	UF
1	Sikap Mental	1 (1)	2 (2)	13 (12)	14 (13)	25 (23)	26 (24)	37 (35)	38 (36)
		7 (6)	8 (7)	19 (18)	20 (19)	31 (29)	32 (30)	43 (40)	44 (40)
2	Pemahaman	3 (3)	4 (4)	15 (14)	16 (15)	27 (25)	28 (26)	39 (37)	40 (38)
		9 (8)	10 (9)		22 (20)	33 (31)	34 (32)	45 (42)	46 (43)
3	Sikap Individu	11 (10)	6 (5)	17 (16)	18 (17)	29 (27)	30 (28)	47 (44)	42 (39)
			12 (11)	23 (21)	24 (22)	35 (33)	36 (34)		48 (45)

Keterangan :

Nomor yang diberi tanda () adalah nomor item yang baru

F : Favourable

UF : Unfavourable

Pada angket motivasi keselamatan diri juga dilakukan penyusunan kembali karena mengalami beberapa perubahan nomor item dari yang berjumlah 45 item menjadi 37 item. Rincian item yang baru dapat dilihat pada tabel 8 berikut ini.

TABEL 8
Item Valid dan Penyebaran Nomor Baru
Angket Motivasi Keselamatan Diri

NO	ASPEK	ITEM	
		FAVOURABLE	UNFAVOURABLE
1	Menggerakkan	1(1), 7(6), 13(11), 19(15), 25(20), 31(26), 37(32)	2(2), 8(7), 20(16), 26(21), 32(27), 38(33)
		3(3), 9(9), 15(12), 21(17), 27(22), 33(38), 39(34)	10(9), 22(18), 28(23), 34(29), 40(35)
3	Menopang	5(4), 11(10), 17(13), 23(19), 29(24), 35(30), 41(36)	6(5), 18(14), 30(25), 36(31), 42(37)

Keterangan :
Nomor yang diberi tanda () adalah nomor item yang baru

B. Pelaksanaan Penelitian

Penelitian dilakukan berdasarkan ijin yang telah diberikan Poltabes Semarang Melalui Satuan Lalu Lintas di wilayah Semarang Selatan, pada tanggal 9- 17 Juli 2002. Pengambilan sampel penelitian dilakukan dengan teknik *Incidental Sampling*. Pada penelitian ini didapatkan sampel sebanyak 60 orang, dengan ketentuan subyek adalah remaja berjenis kelamin pria dan wanita, berusia 16-21 tahun dan telah mempunyai Surat Ijin Mengemudi (SIM) sesuai dengan Undang Undang Lalu Lintas No. 14 Tahun 1992.

Angket penelitian disebarikan secara langsung di jalan dan disebarikan dari rumah ke rumah, wilayah penyebaran angket ada di kampung Karangrejo, kampung Pentul, Jalan Raya Karangrejo, Jalan Karangrejo Barat, Jalan Teuku Umar dan Jalan Setiabudi.

Peneliti mendapatkan semua angket yang telah dibagikan yakni sebanyak 60 angket, karena peneliti dengan dibantu beberapa rekan memberikan angket secara langsung kepada subyek penelitian, tetapi sebelum angket diberikan kepada subyek, terlebih dahulu subyek ditanya apakah pernah mendapatkan angket ini sebelumnya, kalau belum pernah maka diberikan angket penelitian, tetapi kalau sudah pernah maka subyek tidak diberikan angket penelitian.

C. Hasil Penelitian

Sebelum melakukan analisis data perlu dilakukan uji asumsi terhadap data yang ada supaya data tersebut memenuhi syarat untuk dianalisis dengan menggunakan teknik korelasi *product moment*. Uji asumsi yang dilakukan ialah uji normalitas, uji linieritas, uji homogenitas dan uji hipotesis.

1. Uji Normalitas

Data setiap variabel diuji dengan program uji normalitas sebaran. Hasil yang diperoleh menunjukkan untuk variabel motivasi keselamatan diri nilai kai kuadratnya sebesar 11,722 dengan

$p > 0,05$, yang menunjukkan bahwa variabel motivasi keselamatan diri berdistribusi normal, sedangkan untuk variabel disiplin berlalu lintas nilai kai kuadratnya 2,931 dengan $p > 0,05$, yang menunjukkan bahwa variabel disiplin berlalu lintas berdistribusi normal.

2. Uji Linieritas

Hasil uji linieritas menunjukkan bahwa hubungan antara disiplin berlalu lintas dengan motivasi keselamatan diri terdapat hubungan linier ditunjukkan dari hasil F beda 3,250 dengan $p > 0,05$ yang berarti hubungannya linier.

3. Uji Homogenitas

Hasil uji homogenitas varian pada variabel disiplin berlalu lintas ditinjau dari jenis kelamin dengan menggunakan uji *Bartlett* diperoleh nilai kai kuadrat 0,204 dengan $p > 0,05$ yang berarti menunjukkan homogenitas.

4. Uji Hipotesis Hubungan

a) Hubungan variabel motivasi keselamatan diri dengan disiplin berlalu lintas menunjukkan nilai $r_{xy} = 0,494$ dengan $p < 0,01$ berarti ada hubungan positif yang sangat signifikan antara motivasi keselamatan diri dengan disiplin berlalu lintas.

b) Perbedaan disiplin berlalu lintas antara remaja pria dengan remaja wanita diperoleh nilai $t = -2,143$ dengan $p < 0,05$ yang berarti menunjukkan adanya perbedaan tingkat kedisiplinan.

Tingkat kedisiplinan remaja wanita lebih tinggi daripada remaja pria dengan nilai rerata remaja wanita 145,133 lebih tinggi daripada remaja pria 140,267.

D. Pembahasan

Berdasarkan hasil penelitian hubungan antara motivasi keselamatan diri dengan disiplin berlalu lintas diperoleh nilai koefisien korelasi r_{xy} 0,494 dengan $p < 0,01$. Hal ini membuktikan hipotesis penelitian bahwa ada hubungan yang sangat signifikan antara motivasi keselamatan diri dengan disiplin berlalu lintas, semakin tinggi motivasi keselamatan dirinya semakin tinggi pula disiplin berlalu lintasnya.

Sumbangan efektif dari korelasi antara motivasi keselamatan diri dengan disiplin berlalu lintas pada remaja sebesar 24,4 %. Hal ini berarti menunjukkan motivasi keselamatan diri pada remaja sangat berpengaruh pada disiplin berlalu lintas, tetapi bukan merupakan faktor yang utama, karena masih ada 75,6 % faktor yang diluar motivasi keselamatan diri yang berpengaruh pada disiplin berlalu lintas.

Disiplin berlalu lintas akan terwujud dengan baik diperlukan suatu ketaatan, usaha ketaatan diri terhadap hukum dan peraturan tidak berhenti pada keadaan lahiriah, melainkan harus merupakan daya upaya, agar ketaatan itu meresap dan membaku sehingga membentuk sikap dan tingkah laku yang terpolad dan ketaatan ini lazim disebut dengan disiplin.

Disiplin digunakan untuk membentuk perilaku sedemikian rupa sehingga tingkah laku akan sesuai dengan peraturan yang ada sehingga dapat melakukan penyesuaian dengan baik (Gunarsa, 1979, h.18) Sedangkan menurut Moenir (1983, h.181) disiplin merupakan suatu usaha yang dilakukan untuk menciptakan keadaan dari suatu lingkungan yang tertib, berdaya guna dan berhasil guna melalui sistem pengaturan yang tepat, hal ini diartikan bahwa disiplin adalah ketaatan terhadap aturan. Sama halnya dalam berlalu lintas, disiplin berlalu lintas berarti sikap dan perilaku taat terhadap aturan berlalu lintas. Disiplin tidak terjadi dengan sendirinya tetapi harus ditumbuhkan, dikembangkan dan diterapkan dalam semua aspek dengan menerapkan sanksi, gajaran dan hukuman sesuai dengan perbuatannya. Aspek-aspek dalam penelitian disiplin lalu lintas berupa sikap mental dimana sikap ini diperlukan untuk mentaati dan tertib sebagai hasil pengembangan dari latihan, pengendalian pikiran dan watak, kemudian aspek tentang pemahaman yang baik mengenai sistem aturan perilaku, norma, kriteria, pemahaman tersebut akan menumbuhkan pengertian yang mendalam atau suatu kesadaran bahwa ketaatan akan aturan merupakan syarat mutlak mencapai keberhasilan, aspek terakhir adalah aspek sikap individu, yaitu perilaku secara wajar yang menunjukkan kesungguhan hati untuk mentaati hal secara cermat dan tertib.

Semua aspek tersebut diatas, dalam penelitian ini sudah dapat dikatakan telah dilakukan oleh para remaja pengendara sepeda motor selaku subyek

penelitian secara baik, tetapi aspek-aspek tersebut belum dilakukan secara optimal, perlu suatu upaya dari remaja itu sendiri, para orang tua dan pihak Kepolisian untuk dapat lebih mengoptimalkan aspek-aspek yang mempengaruhi tingkat disiplin berlalu lintas.

Banyak faktor yang mempengaruhi kedisiplinan berlalu lintas, diantaranya faktor motivasi keselamatan diri, orang seringkali mengemukakan bahwa setiap tingkah laku manusia mempunyai motivasi. Penggerak tingkah laku kearah suatu tujuan dengan didasari suatu kebutuhan.

Motivasi adalah keadaan dalam pribadi seseorang yang mendorong keinginan individu melakukan kegiatan-kegiatan tertentu guna mencapai tujuan (Gunarsa, 1989, h.115). Chaplin (1997, h.442) mendefinisikan motif keselamatan diri adalah kecenderungan mencari jaminan, keamanan dan perlindungan. Berkaitan dengan keselamatan diri para pengendara sepeda motor yang mempunyai suatu kebutuhan yang diarahkan kepada keselamatan diri pada saat mengendarai sepeda motor.

Individu yang mempunyai motivasi keselamatan diri yang tinggi sebelum melakukan suatu tindakan selalu akan berpikir terlebih dahulu, demikian pula pada saat individu itu ada dijalan raya. Semua aturan yang digunakan untuk menciptakan suasana tertib dan berdisiplin berlalu lintas pasti akan selalu ditaatinya.

Para pengguna jalan raya terdiri dari bermacam tingkatan baik usia, jenis kelamin dan tingkat pendidikan. Pada penelitian ini subyeknya adalah remaja, dimana remaja itu masih banyak harus belajar memperoleh tempat pada masyarakat, dan masa remaja adalah masa pencarian identitas diri dan masa yang tidak realistis (Hurlock 1990, h.207)

Pelanggaran lalu lintas selalu diindikasikan bahwa remaja paling sering melakukan tindak pelanggaran. Remaja pria lebih sering melakukan pelanggaran dibanding remaja wanita hal ini didukung oleh Kartono (1992, h.181) yang menyatakan bahwa pria lebih bersifat rasional, lebih aktif, agresif sedangkan wanita lebih pasif dan emosional. Dari hasil penelitian ini menunjukkan bahwa adanya perbedaan yang cukup signifikan dengan t hitung $-2,143$ dengan $p < 0,005$ berarti tingkat kedisiplinan dilihat dari jenis kelamin, membuktikan bahwa remaja pria lebih rendah daripada remaja wanita.

Hasil penelitian diperoleh bahwa mean hipotetik variabel motivasi keselamatan diri pada remaja sebesar 92,5 dan mean empirik 119,417 dengan SD hipotetik 18,5, hal ini menunjukkan bahwa kesadaran remaja baik remaja pria maupun wanita tinggi terhadap motivasi keselamatan diri, sedangkan variabel disiplin berlalu lintas sebesar 112,5 dan mean empirik sebesar 142,700 dengan SD hipotetik 22,5, hal ini juga menunjukkan bahwa kesadaran pada kedisiplinan berlalu lintas juga tinggi. Hasil yang sama-sama tinggi ini menunjukkan bahwa remaja pria dan wanita menyadari

bahwa motivasi keselamatan diri dan disiplin berlalu lintas sangatlah penting untuk dilakukan pada saat berada di jalan raya, hal ini juga dipengaruhi oleh tingkatan usia yang sudah mulai menginjak masa-masa pra dewasa, yang memungkinkan para remaja ini untuk berpikir lebih baik dari masa-masa sebelumnya. Dalam penelitian ini juga terdapat berbagai kelemahan antara lain subyek yang diberi angket sebenarnya tidak mempunyai Surat Ijin Mengemudi (SIM) mengaku mempunyai. Hal ini tidak bisa dihindari karena dalam penyebaran angket peneliti hanya bertanya apakah subyek mempunyai Surat Ijin Mengemudi (SIM) dan hanya diberikan suatu jawaban tanpa adanya bukti kepemilikan yang bisa ditunjukkan. Penelitian ini juga ada kelemahan pada perlakuan penyebaran angket, ada kelompok subyek yang diberi angket di jalan dan ada kelompok subyek yang diberi angket di rumah, hal ini menjadikan subyek berbeda dalam menjawab angket. Kelompok di jalan akan lebih menjawab dengan asal – asalan karena kondisi cuaca yang kurang nyaman dan mungkin kondisi fisik yang terlalu lelah sedangkan kelompok subyek yang diberikan angket dirumah akan menjawab angket dengan baik, karena dalam kondisi yang nyaman dan tanpa ada gangguan di sekitarnya. Kondisi tersebut diatas tidak menjadikan jawaban angket yang disebar menjadikan suatu perbedaan yang sangat jauh antara kelompok subyek yang menerima angket di jalan dengan kelompok subyek yang menerima angket di rumah, semua jawaban angket dapat dianalisa dengan baik.