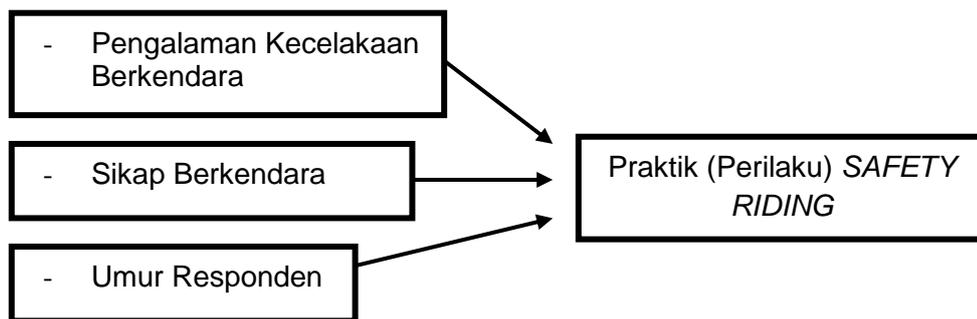


BAB III

METODE PENELITIAN

A. Kerangka Konsep



Gambar 3.1 Kerangka konsep

B. Hipotesis

1. Ada hubungan antara Pengalaman Kecelakaan Berkendara dengan praktik *Safety Riding*
2. Ada hubungan antara Sikap Berkendara dengan praktik *Safety Riding*
3. Ada hubungan antara Umur Responden dengan praktik *Safety Riding*

C. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini merupakan penelitian *Survey Analitik* dengan pendekatan *cross sectional* dan metode yang digunakan yaitu survey/wawancara, yang akan menjelaskan hubungan antara variabel yang terikat dengan variabel bebas.

D. Variabel Penelitian

1. *Variable Independent* (Variabel Bebas):

Variabel bebas dalam penelitian ini adalah Pengalaman Kecelakaan Berkendara, dan Sikap Berkendara, serta Umur responden.

2. *Variable Dependent* (Variabel Terikat):

Variabel terikat penelitian ini adalah Praktik/Perilaku *safety riding*

E. Definisi Operasional

Tabel 3.1
Definisi Operasional

No.	Variabel	Definisi Operasional	Alat Ukur	Skala Ukur
1.	Pengalaman Kecelakaan Berkendara	Peristiwa kecelakaan yang pernah dialami oleh seseorang ketika Mengendarai sepeda motor di jalan raya.	Kuesioner	Interval (Pernah, Tidak Pernah)
2.	Sikap Berkendara	Respon seseorang terhadap praktik <i>safety riding</i> ketika mengendarai sepeda motor di jalan raya	Kuesioner	Interval (ya,tidak)

Tabel 3.1
Definisi Operasional (lanjutan)

No	Variabel	Definisi Operasional	Alat Ukur	Skala Ukur
3.	Umur Responden	Lamanya hidup responden, yang dihitung dalam tahun sejak lahir sampai saat penelitian.	Wawancara	Interval (<30 th, 31-40 th, 41-50 th, 51-60 th)
4.	Praktik <i>Safety Riding</i>	Tindakan yang dilakukan saat mengendarai sepeda motor meliputi: Penggunaan APD, Pengecekan kendaraan sebelum maupun sesudah digunakan, Pengecekan kelengkapan dokumen kendaraan.	Kuesioner	Interval (Baik, Kurang Baik)

F. Populasi dan Sampel

1. Populasi Penelitian

Populasi dalam penelitian ini adalah semua guru di SMA Kesatrian 1 sebanyak 57 orang, dan semua guru yang mengajar di SD Islam Al-azhar 25 Semarang yang masih aktif mengajar siswa-siswi hingga

saat ini yaitu sebanyak 50 orang, jumlah total dari kedua sekolah tersebut adalah 107.

2. Sampel Penelitian

Sampel adalah wakil dari populasi yang akan diteliti. ⁽²⁵⁾ Teknik Pengambilan sampel dilakukan secara *Purposive Sampling* yaitu 74 responden yang memenuhi kriteria inklusi. Dalam penelitian ini sampel yang digunakan adalah 74 guru yang ada di SMA Kesatrian 1 dan SD Islam Al-Azhar 25 Semarang.

Kriteria Inklusi Subjek Penelitian:

- a. Bersedia sebagai responden
- b. Mengendarai Sepeda motor saat kesekolah

G. Pengumpulan Data

1. Jenis dan Sumber Data

a. Data Primer

Data Primer adalah suatu data yang diperoleh langsung dari subyek penelitian dengan menggunakan alat pengukuran. ⁽²⁵⁾ Pada penelitian ini peneliti bertujuan untuk mengetahui hubungan antara Pengalaman Kecelakaan dan sikap individu dengan praktik *safety riding* pada profesi guru di SMA Kesatrian 1 dan SD Islam Al-Azhar 25 Semarang, dengan menggunakan kuesioner untuk melakukan wawancara dengan subyek penelitian

b. Data sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh dari pihak lain, ⁽²⁵⁾ dalam penelitian ini data sekundernya diperoleh dari Satuan Lalu

Lintas Polisi Wilayah Jawa Tengah Resor Kota Besar Semarang dan data mengenai jumlah total guru yang mengajar, jumlah guru laki-laki dan guru perempuan, serta guru yang mengendarai sepeda motor di SMA Kesatrian 1 dan SD Islam Al-Azhar 25 Semarang.

2. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini adalah pembagian angket/kuesioner, dan sebagian dilakukan wawancara kepada guru yang bersedia untuk diwawancarai.

3. Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian adalah alat yang digunakan untuk proses pengambilan data, khususnya dalam penelitian kuantitatif.⁽²⁵⁾ Dalam penelitian ini, instrumen yang digunakan adalah kuesioner terbuka dengan wawancara terstruktur. Artinya pertanyaan kuesioner terdiri dari beberapa pilihan jawaban dan kemudian responden memilih jawaban yang sesuai dengan kondisi yang dialaminya.

a. Uji Validitas

Validitas merupakan alat ukur yang dikatakan valid (sahih) apabila alat ukur tersebut mampu mengukur dengan tepat apa yang hendak diukur. Suatu instrumen dikatakan valid, Apabila nilai signifikansi (p value) menunjukkan nilai $<0,05$, dan tidak valid bila nilai p-value $>0,05$. Jika instrumen tersebut tidak valid maka dikeluarkan dari pertanyaan penelitian yang ada.⁽²⁵⁾

Berikut adalah hasil uji validitas instrument :

Tabel 3.2
Hasil Uji Validitas variabel Pengalaman Kecelakaan Berkendara

Pertanyaan	P-value	Keterangan
1. Pernahkah mengalami kecelakaan lalulintas	0,000	Valid
2. Jika pernah, sebutkan berapa kali	0,000	Valid
3. Seberapa parah ketika mengalami kecelakaan	0,000	Valid
4. Apakah kecelakaan merugikan orang lain	0,000	Valid
5. Apakah kecelakaan tersebut kesalahan sendiri	0,000	Valid
6. Apakah mengetahui faktor penyebab dari kecelakaan yang dialami	0,000	Valid

Sumber : Data Primer Terolah (2016)

Dari hasil uji Validitas pertanyaan pada variabel pengalaman kecelakaan didapatkan bahwa semua pertanyaan valid.

Tabel 3.3
Hasil Uji Validitas variabel Sikap Berkendara

Pertanyaan	P-value	Keterangan
1. Setelah kecelakaan, apakah merasa khawatir	0,000	Valid
2. Apakah setuju dengan perilaku <i>safety riding</i>	0,000	Valid
3. Apakah setelah kecelakaan lebih berhati-hati dan waspada dalam berkendara	0,000	Valid

Sumber : Data Primer Terolah (2016)

Dari hasil uji validitas pertanyaan pada variabel sikap individu didapatkan bahwa semua pertanyaan valid.

Tabel 3.4
Hasil Uji Validitas variabel Praktik *Safety Riding*

Pertanyaan	P-value	Keterangan
Sebelum Berkendara		
1. Memeriksa/memanaskan mesin	0,000	Valid
2. Memeriksa tekanan ban	0,000	Valid
3. Memeriksa fungsi rem	0,000	Valid
4. Memeriksa kondisi rantai	0,000	Valid
5. Memeriksa fungsi klakson/bel	0,000	Valid
6. Memeriksa kondisi kaca spion	0,000	Valid
7. Memeriksa fungsi lampu rem	0,000	Valid
8. Memeriksa fungsi lampu depan	0,000	Valid
9. Memeriksa fungsi lampu jauh/beam	0,000	Valid
10. Memeriksa fungsi lampu sein	0,000	Valid
11. Memeriksa kondisi ketersediaan BBM/bensin	0,000	Valid
12. Memeriksa fungsi indikator-indikator sepeda motor (fuel meter, odo meter, speedometer, gear position, beam, lampu sein)	0,000	Valid
13. Memeriksa kelengkapan surat	0,000	Valid
14. Memeriksa perlengkapan pelindung diri	0,000	Valid
Saat Berkendara		
1. Menyalakan lampu depan	0,000	Valid
2. Menyalakan lampu sein kiri/kanan sebelum belok	0,000	Valid
3. Kendaraan dilengkapi STNK	0,000	Valid
4. Kepemilikan SIM	0,000	Valid
5. Membawa STNK setiap berkendara	0,000	Valid
6. Membawa SIM setiap berkendara	0,000	Valid
7. Penggunaan helm	0,000	Valid
8. Penggunaan masker	0,000	Valid
9. Penggunaan sarung tangan	0,000	Valid
10. Penggunaan jaket/pakaian pelindung	0,000	Valid
11. Penggunaan pelindung kaki	0,000	Valid
12. Memastikan bahwa teman yang dibonceng menggunakan helm	0,000	Valid
13. Memastikan bahwa teman yang dibonceng menggunakan masker & pelindung kaki	0,000	Valid

Tabel 3.4
 Hasil Uji Validitas variabel Praktik *Safety Riding* (lanjutan)

Pertanyaan	P-value	Keterangan
14. Memacu kendaraan saat lampu berwarna kuning	0,000	Valid
15. Mengguakan HP untuk menelpon/menerima telpon	0,000	Valid
16. Menggunakan HP untuk membaca/menulis pesan	0,000	Valid
17. Merokok sambil berkendara	0,000	Valid
18. Melanggar marka jalan	0,000	Valid
19. Pernah melanggar rambu-rambu lalulintas	0,000	Valid
20. Berkendara dengan kecepatan lebih dari 60 km/jam	0,000	Valid
21. Berboncengan lebih dari 2 orang	0,000	Valid
22. Ditilang petugas kepolisian lalulintas dijalan	0,000	Valid
Setelah Berkendara		
1. Membersihkan/mencuci masker secara rutin	0,000	Valid
2. Membersihkan/mencuci sarung tangan secara rutin	0,000	Valid
3. Memeriksa/menjaga/memelihara kebersihan kondisi helm	0,000	Valid
4. Memelihara kebersihan sepeda motor beserta perlengkapannya	0,000	Valid
5. Melakukan service kelayakan kondisi sepeda motor secara rutin	0,000	Valid

Sumber : Data Primer Terolah (2016)

Dari hasil uji validitas pertanyaan pada variabel sikap individu didapatkan bahwa semua pertanyaan valid

b. Uji Reliabilitas

Reliabilitas merupakan alat ukur yang dikatakan reliable (andal) jika alat ukur tersebut memiliki sifat konstan, stabil atau tepat bila digunakan pada waktu dan tempat yang berbeda hasilnya tetap sama. Apabila hasil uji menunjukkan nilai alpha > 0,6 maka instrumen dinyatakan reliabel, bila nilai alpha ternyata kurang dari 0,6 maka instrument tersebut tidak reliabel ⁽²⁶⁾

Tabel 3.5
Hasil Reliabilitas Uji Coba Pertanyaan Penelitian

Variabel	Cronbach`s alpha	Keterangan
Pengalaman Kecelakaan Berkendara	0,755	Reliabel
Sikap Berkendara	0,607	Reliabel
Perilaku <i>Safety Riding</i> (sebelum, saat, dan setelah berkendara)	0,958	Reliabel

Sumber : Data Primer Terolah (2016)

Dari hasil uji statistik pada variabel bebas, Reliabilitas pertanyaan untuk acuan wawancara dapat disimpulkan bahwa instrumen penelitian yang dipakai reliable dan dapat digunakan untuk pertanyaan dalam penelitian.

H. Pengolahan dan Penyajian Data

Tahapan Pengolahan dan penyajian data adalah sebagai berikut :⁽²⁷⁾

1. Editing

Melakukan pemeriksaan terhadap kelengkapan dan kejelasan jawaban dari pertanyaan kuesioner dan penyesuaian data yang diperoleh dengan kebetulan penelitian.⁽²⁷⁾

2. Coding

Kegiatan mengklasifikasi data dengan memberi kode untuk masing-masing data yang diperoleh dari sumber data yang telah diperiksa kelengkapannya. Pemberian kode dilakukan pada data identitas responden, seperti usia dan pengalaman kecelakaan⁽²⁷⁾

3. Scoring

Pertanyaan yang diberikan skor adalah sikap, dan Praktik *safety riding*. Tahap ini meliputi menilai untuk tiap butir pertanyaan, dan menjumlah hasil scoring dari semua pertanyaan.⁽²⁷⁾

4. Entry

Data yang sudah di scoring, kemudian dimasukkan kedalam komputer adapun program yang digunakan adalah SPSS 16.0⁽²⁷⁾

5. Cleaning

Merupakan kegiatan pengecekan kembali data yang sudah dimasukkan ke dalam SPSS 16.0 agar tidak terjadi kesalahan data.⁽²⁷⁾

6. Tabulating

Setelah data tersebut masuk dan di salin, langkah selanjutnya adalah penyusunan data dalam bentuk tabel. Penyusunan data dalam bentuk tabel bertujuan agar orang lain mudah untuk mendapatkan gambaran secara rinci mengenai hasil penelitian yang telah dilakukan.⁽²⁷⁾

I. Analisa Data

1. Analisis Univariat

Analisis univariat dilakukan dengan analisis deskriptif, untuk membuat gambaran secara sistematis data yang faktual dan akurat mengenai faktor-faktor serta hubungan antara variabel yang diteliti. variabel-variabel yang akan dideskripsikan dalam penelitian ini meliputi: pengalaman kecelakaan, sikap, dan umur dengan Praktik *Safety Riding*.⁽²⁵⁾

2. Analisis Bivariat

Analisis bivariat digunakan untuk menguji hipotesis hubungan/pengaruh antara dua variabel, yaitu variabel terikat (praktik *safety riding*) dengan variabel bebas (pengalaman kecelakaan, sikap, dan umur) ⁽²⁵⁾

Teknik selanjutnya yaitu analisa secara statistik SPSS dengan uji *kolmogorov smirnov*. Uji tersebut dilakukan untuk mengetahui apakah data berdistribusi normal atau tidak normal. Penentuan distribusi tersebut dilihat dari nilai signifikasinya dimana jika nilai p-value $\geq 0,05$ (5%) maka berdistribusi normal, akan tetapi bila $< 0,05$ maka data tersebut tidak normal. ⁽²⁷⁾

Berikut ini adalah hasil uji normalitas variable bebas dan terikat:

Tabel 3.6
Hasil Uji Normalitas Variabel Penelitian

No	Variabel	Hasil Uji (p-value)	Keterangan
1.	Skoring pengalaman kecelakaan	0,012	Tidak Normal
2.	Skoring sikap berkendara	0,001	Tidak Normal
3.	Skoring umur responden	0,017	Tidak Normal
4.	Skoring praktik <i>safety riding</i>	0,010	Tidak Normal

Sumber : Data primer 2016

Dari tabel 3.6 dapat disimpulkan bahwa semua variabel yang akan diuji yakni pengalaman kecelakaan, sikap berkendara dan umur berdistribusi tidak normal, dikarenakan nilai p-value kurang dari 0,05.

Oleh sebab itu karena semua variabel tidak normal maka uji hubungan yang digunakan adalah uji korelasi *rank spearman*.

Dipilih uji tersebut karena data-data yang didapat sesuai dengan syarat uji korelasi *rank spearman*, yaitu : ⁽²⁶⁾

- a. Untuk mengetahui hubungan antar 2 variabel yakni variabel pengalaman kecelakaan dengan praktik *safety riding* dan variabel sikap individu dengan praktik *safety riding*, serta variabel umur dengan praktik *safety riding*
- b. Skala data interval.
- c. Distribusi data tidak normal.
- d. Jumlah sampel lebih dari 30 responden

Dasar pengambilan keputusan penerimaan hipotesis berdasarkan tingkat signifikan (nilai α) sebesar 95%. Tingkat signifikan ditentukan dengan batas kesalahan $\alpha=5%$ (0.05), didasarkan hasil p-value dengan kaidah: bila taraf signifikan nilai p-value <0.05 maka H_0 di tolak dan H_a diterima yang berarti ada hubungan yang signifikan atau bermakna. Bila taraf signifikan nilai p.hitung ≥ 0.05 maka H_0 diterima dan H_a ditolak yang berarti hubungan yang tidak signifikan/tidak bermakna atau bisa disebut tidak ada hubungan. ⁽²⁷⁾