BAB III

METODE PENELITIAN

A. Variabel penelitian dan definisi operasional

1. Variabel

Pengertian dari variabel penelitian adalah sesuatu hal yang berbentuk apa saja yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari sehingga diperoleh informasi-informasi tentang hal tersebut, kemudian ditarik kesimpulan (Sugiyono, 2000).

Dalam penelitian ini terdapat dua variabel, yaitu variabel independen dan variabel dependen. Berikut penjelasan kedua variabel tersebut :

a. Variabel independen (X) : Kontrol Diri
b. Variabel dependen (Y) : Disiplin Lalu Lintas

2. Definisi operasional

Definisi operasional variabel adalah suatu definisi yang diberikan pada suatu variabel dengan memberikan arti atau menspesifikasikan kegiatan atau membenarkan suatu operasional yang diperlukan untuk mengukur variabel tersebut (Sugiyono, 2004)

a. Disiplin lalu lintas

Disiplin lalu lintas adalah suatu tindakan ataupun perilaku yang dimiliki individu dalam menjalankan setiap peraturan yang harus ditaati sesuai dengan undang-undang Republik Indonesia nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Disiplin lalu lintas akan diukur dengan skala disiplin lalu lintas yang aspek-aspek disiplinnya antara lain; kualitas individu dalam memahami peraturan berlalu lintas, tanggung jawab terhadap keselamatan diri dan orang lain, kehati-hatian dan kewaspadaan, penataan kendaraan yang digunakan dan kesiapan diri.

b. Kontrol diri

Kontrol diri (*Self-Control*) adalah kemampuan seseorang untuk membimbing tingkah lakunya sendiri, mampu mengendalikan emosi serta dorongan-dorongan dari dalam dirinya yang ada hubungannya dengan orang lain, lingkungan, pengalaman yang bersifat fisik maupun psikologis untuk memperoleh tujuan di masa depan dan dinilai secara sosial.

Kontrol diri diukur dengan menggunakan skala kontrol diri yang disusun berdasarkan aspek-aspek kontrol diri yaitu a) kemampuan mengontrol perilaku; b) kemampuan mengontrol kognisi; c) kemampuan mengambil keputusan; d) kemampuan menafsirkan peristiwa atau kejadian; e) kemampuan mengantisipasi suatu peristiwa atau kejadian.

B. Populasi, sampel, dan teknik sampling

1. Populasi

Dalam penelitian ini populasi yang diambil adalah Remaja pria dan wanita usia 18-23 tahun pengguna kendaraan bermotor roda dua di Surabaya dengan jumlah populasi yang tidak diketahui. Dengan data jumlah penduduk

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Surabaya sebesar 3.179.117, yang terdiri dari laki-laki 1.502.385 jiwa dan perempuan 1.676.732 jiwa. (Sumber data: Pos lantas surabaya)

2. Sampel

Sampel menurut Arikunto (2010) merupakan bagian dari populasi yang akan diteliti atau sebagian jumlah dari karakteristik yang dimilki oleh populasi. Pengambilan sampel harus dilakukan sedemikian rupa sehingga diperoleh sampel yang benar-benar dapat berfungsi sebagai contoh atau dapat menggambarkan keadaan yang sebenarnya.

Roscoe dalam Sugiyono (2006) memberikan pedoman penentuan jumlah sampel sebagai berikut:

a. Ukuran sampel yang layak dalam penelitian adalah antara 30 – 500.
b. Bila sampel dibagi dalam kategori (mis.pria-wanita; PNS-Swasta dsb) maka jumlah anggota sampel setiap kategori minimal 30.
c. Bila dalam penelitian akan melakukan analisis dengan multivariate (mis.korelasi, regresi ganda) maka jumlah anggota sampel minimal 10 kali dari jumlah variabel yang diteliti. Mis. Variabel penelitiannya ada 5 (independen+dependen) maka jumlah anggota sampel = 10 X 5 = 50.
d. Untuk penelitian eksperimen yang sederhana yang menggunakan kelompok eksperimen dan kelompok kontrol, maka jumlah anggota sampel masing-masing antara 10 -20.

Jadi jumlah sampel yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah 50 orang, dimana jumlah ini berada diantara rentang 30 sampai 500. Berdasarkan

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

karakteristik dan wilayah populuasi yang luas maka peneliti memutuskan menggunakan *incidental sampling* sebagai tehknik pengambilan sampelnya.

3. Teknik Sampling

Teknik atau pengambilan sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah *incidental sampling*, *Incidental sampling* adalah teknik pengambilan sampel berdasarkan kebetulan saja. Yaitu siapa saja yang secara kebetulan atau insidental bertemu dengan peneliti dapat digunakan sebagai sampel jika orang tersebut dipandang cocok sebagai sumber data.

C. Teknik pengumpulan data

Dalam penelitian ini teknik pengumpulan datanya menggunakan skala sikap. Skala sikap merupakan satu mekanisme pengumpulan data yang efisien bila peneliti mengetahui secara jelas apa yang disyaratkan dan bagaimana mengukur variable yang diminati. Satu skala sikap adalah satu set tulisan tentang pertanyaan yang diformulasi supaya responden mencatat jawabnnya, biasanya secara terbuka alternative jawaban ditentukan. Pertanyaan dalam skala sikap ialah tentang indikator yang ditentukan dari suatu konsep atau dimensi-dimensi dari variabel yang teliti.

Dalam penentuan skor nilai untuk variabel bebas dan variabel tergantung yakni variabel kontrol diri dan disiplin lalulintas pada remaja akhir di Surabaya, peneliti menggunakan skala likert dengan lima kategori penilaian. Skala ini sering disebut sebagai *summated scale* yang berisi tentang sejumlah pernyataan dengan kategori respon. Untuk pendapat yang paling positif diberi skor 5 (maksimum) dan pendapat yang paling negatif diberi skor

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

1 (minimum). Dengan pertimbangan agar responden lebih mudah dalam menentukan pilihan jawaban, karena peneliti meyakini bahwa responden telah familiar dengan angka tersebut.

Sebelumnya dilakukan uji instrumen (*try out*) untuk mengetahui kelayakan instrumen yang akan digunakan dalam penelitian, uji instrumen ini menggunakan 30 responden pengguna kendaraan bermotor sebagai sampelnya, dengan rentang usia yang beragam, penyebaran instrumen dilakukan secara acak di beberapa lokasi rawan kecelakaan (Jl. Diponegoro, Jl. Ahmad yani) namun tetap dalam lingkup populasi penelitian. Dari hasil observasi dan analisis uji instrumen, peneliti menetapkan instrumen yang akan digunakan dalam penelitian serta lokasi pengambilan sampel yang dirasa memungkinkan, mengingat kriteria sampel dalam penelitian ini memiliki rentang usia antara 18-23 tahun, yang mana usia ini lebih banyak ditemui dalam kalangan mahasiswa. Sehingga lokasi penelitian ini berada di beberapa titik yang dekat dengan wilayah kampus, diantaranya Jl. Keputih, Jl. Dharmawangsa, Jl Ahmadyani, dan Jl Ketintang.

Berikut ini merupakan *blueprint* dari kedua variabel yang digunakan dalam penelitian ini. Blueprint skala disajikan ke dalam bentuk tabel yang memuat uraian komponen-komponen atribut yang harus dibuat aitemnya, proporsi aitem dalam masing-masing komponen, dan dalam kasus yang lebih lengkap memuat juga indikator-indikator perilaku di dalam sebuah komponen. Di dalam dalam setiap penulisan aitem, blue print akan mendukung validitas isi dari skala (Azwar, 2010: 23)

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Tabel 1
***Blue Print* Skala Disiplin Lalulintas**

No	Aspek	Indikator	Nomor Item		Jumlah
			F	UF	
1	Pemahaman terhadap Peraturan Berlalu Lintas	a. Mematuhi rambu-rambu lalu lintas yang ada	2,4	1,3,28	5
		b. Mematuhi marka jalan	27	5,6	3
2	Tanggung jawab terhadap keselamatan diri dan orang lain	a. Melengkapi kelengkapan kendaraan	7	8,9	3
		b. Menjaga keselamatan diri dan pemakai jalan lain	10,11	12,13	4
3	Kehati-hatian dan kewaspadaan	a. Menggunakan kendaraan dengan hati-hati	14,15	16,17	4
		b. Terjaga ketika mengendarai kendaraan	18,19	20,	3
4	Kesiapan Diri dan Kondisi Kendaraan yang Digunakan	a. Mempunyai surat-surat sebelum mengendarai kendaraan	21	22	2
		b. Membawa surat-surat dalam mengendarai kendaraan	23	24	2
		c. Memeriksa kondisi kendaraan secara teratur	25	26	2
		Item total	13	14	28

***Tabel* 2**
***Blue Print* Skala Kontrol Diri**

No	Aspek	Indikator	Nomor Item		Jumlah
			F	UF	
1	Kemampuan mengontrol perilaku	Kemampuan memodifikasi keadaan diri yang tidak menyenangkan	1	3,5	3
		Mampu Mengatur Pelaksanaan Dan Memodifikasi Stimulus	6	2,4	3
2	Kemampuan mengontrol kognisi	Menggunakan kemampuan berpikir untuk mengurangi atau mengubah perilaku yang bertentangan dengan aturan.	7,9	8,10	4
3	Kemampuan mengambil keputusan	Kemampuan individu untuk memilih jalan atau cara menentukan perilaku dalam berkendara.	11,12,16	13,14,15	6
4	Kemampuan menafsirkan peristiwa atau kejadian	Kemampuan untuk melihat manfaat dan kerugian dari suatu peristiwa	17,19	18,20	4
5	Kemampuan mengantisipasi suatu peristiwa atau kejadian	Kemampuan individu untuk memprediksi dan mempersiapkan diri untuk apa yang akan terjadi.	22,24	21,23	4
		Item total	11	13	24

D. Validitas dan reliabilitas

1. Validitas

Alat ukur kontrol diri dan disiplin lalu lintas diuji validitasnya dengan menggunakan *Software* SPSS (Statistical Product and Service Solution) 16. Validitas menyatakan derajat kesesuaian antara kesimpulan yang diperoleh dari hasil penelitian dengan kondisi di lapangan. Penilaian kevalidan masing-masing butir pertanyaan dapat dilihat dari nilai *corrected item-total correlation* masing-masing butir pertanyaan (Azwar, 2005). Biasanya digunakan batasan *corrected item-total correlation* $\geq$ 0.30. Semua aitem yang mencapai koefisien korelasi minimal 0.30 daya bedanya dianggap memuaskan, item yang memiliki harga *corrected item-total correlation* kurang dari 0.30 dapat diinterpretasikan sebagai aitem yang memiliki daya beda rendah. Validitas suatu instrument dapat dilihat dari hasil SPSS 16.00 *for windows* dengan korelasi *product moment*.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Tabel 3
***Blue Print* Skala Disiplin Lalulintas Setelah Uji Validitas**

No	Aspek	Indikator	Nomor Item		Jumlah
			F	UF	
1	Pemahaman terhadap Peraturan Berlalu Lintas	c. Mematuhi rambu-rambu lalu lintas yang ada	4	1,3,28	4
		d. Mematuhi marka jalan		5,6	2
2	Tanggung jawab terhadap keselamatan diri dan orang lain	c. Melengkapi kelengkapan kendaraan	7	8,9	3
		d. Menjaga keselamatan diri dan pemakai jalan lain	10	12,13	3
3	Kehati-hatian dan kewaspadaan	c. Menggunakan kendaraan dengan hati-hati	14,15		2
		d. Terjaga ketika mengendarai kendaraan	19	20,	2
4	Kesiapan Diri dan Kondisi Kendaraan yang Digunakan	d. Mempunyai surat-surat sebelum mengendarai kendaraan	21	22	2
		e. Membawa surat-surat dalam mengendarai kendaraan		24	1
		f. Memeriksa kondisi kendaraan secara teratur	25	26	2
		Item total	8	13	21

Dari hasil uji validitas yang dilakukan, dari terdiri dari 28 aitem, kemudian telah di validasi menjadi 21 aitem valid dan 7 aitem yang tidak valid yaitu nomer 2,11,16,17,18,23, dan 27. Maka alat ukur yang digunakan sejumlah 19 aitem.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Tabel 4
***Blue Print* Skala Kontrol Diri Setelah Uji Validitas**

No	Aspek	Indikator	Nomor Item		Jumlah
			F	UF	
1	Kemampuan mengontrol perilaku	Kemampuan memodifikasi keadaan diri yang tidak menyenangkan	1	3,5	3
		Mampu Mengatur Pelaksanaan Dan Memodifikasi Stimulus		2,4	2
2	Kemampuan mengontrol kognisi	Menggunakan kemampuan berpikir untuk mengurangi atau mengubah perilaku yang bertentangan dengan aturan.	7,9	8,10	4
3	Kemampuan mengambil keputusan	Kemampuan individu untuk memilih jalan atau cara menentukan perilaku dalam berkendara.	12, 16	13, 14, 15	5
4	Kemampuan menafsirkan peristiwa atau kejadian	Kemampuan untuk melihat manfaat dan kerugian dari suatu peristiwa	19	18	2
5	Kemampuan mengantisipasi suatu peristiwa atau kejadian	Kemampuan individu untuk memprediksi dan mempersiapkan diri untuk apa yang akan terjadi.	22, 24	23	3
		Item total	8	11	19

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Dari hasil uji validitas yang dilakukan, dari terdiri dari 24 aitem, kemudian telah di validasi menjadi 19 aitem valid dan 5 aitem yang tidak valid yaitu nomer 6,11,17,20, dan 21. Maka alat ukur yang digunakan sejumlah 21 aitem.

2. **Realibilitas**

Relibilitas adalah sejauh mana hasil suatu pengukuran dapat dipercaya, hanya apabila dalam beberapa kali pelaksanaan pengukuran terhadap kelompok subyek yang sama diperoleh hasil yang relatif konsiten, maka alat ukur tersebut reliabel (Singarimbun dan efendi,2006). Bila perbedaan itu sangat besar dari waktu ke waktu, maka hasil pengukuran tidak dapat dipercaya dan dikatakan sebagai tidak reliabel (Azwar,2010). Uji reliabilitas instrumen menggunakan metode *Cronbach's Alpha*. Jika nilai *Cronbach's Alpha* di atas 0,8 dapat dinyatakan bahwa instrumen sangat reliabel.

Dari hasil uji realibilitas yang sudah dilakukan menunjukan skala kontrol diri menunjukan 0,877 kriteria ini menunjukan bahwa diatas 0,8 maka instrumen sangat reliabel. Sedangkan untuk skala Disiplin lalu lintas menunjukan 0,817 kriteria ini juga menunjukan nilai diatas 0,8 maka instrumen Disiplin lalu lintas ini reliabel.

Tabel5
Reliabilitas Item

	Reliabilitas	
Variabel	Cronbach's Alpha	Jumlah Item
Kontrol diri	0,877	24
Disiplin lalu lintas	0,817	28

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

E. Analisis data

Dalam penelitian ini data yang diperoleh akan diolah dengan menggunakan metode statistik untuk menguji hipotesis yang diajukan, karena data yang diperoleh berwujud angka-angka dan metode statistik dapat memberikan hasil yang obyektif. Tehnik yang digunakan adalah dengan teknik analisis *product moment*, karena untuk mengetahui hubungan antara vaiable x dengan variable y. Sebelum dilakukan uji hipotesis terhadap hasil penelitian, maka terlebih dahulu dilakukan uji normalitas.

Uji normalitas dilakukan untuk mengetahui normal tidaknya sebaran skor variabel kontrol diri dan variabel disiplin lalu lintas. Uji ini menggunakan teknik *Chi-Square* dengan kaidah yang digunakan untuk menguji normalitas data adalah jika signifikansi > 0,05 maka sebaran data tersebut adalah normal, dan sebaliknya jika ≤ 0,05 maka sebaran data tersebut tidak normal.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id