

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Rancangan Penelitian

Rancangan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kausal yang bersifat non-eksperimental serta menggunakan pendekatan kuantitatif. Penelitian kuantitatif ialah strategi atau rancangan penelitian yang menekankan pada kuantifikasi dalam pengumpulan dan penganalisisan datanya (Bryman, 2012). Adapun penelitian kausal yang bersifat non-eksperimental ialah penelitian yang didesain untuk mengkaji kemungkinan adanya hubungan sebab-akibat di antara suatu faktor dengan gejala yang diteliti (Creswell, 2014). Dalam penelitian ini, peneliti bertujuan untuk mengumpulkan data kuantitatif mengenai *optimism bias* dan perilaku mengemudi berisiko pada pengendara sepeda motor di Kota Bandung untuk kemudian dikaji pengaruh *optimism bias* terhadap perilaku mengemudi berisiko.

3.2 Variabel Penelitian

3.2.1 Identifikasi Variabel

Variabel penelitian adalah atribut yang beragam yang terdapat pada orang, termasuk pada suatu kota, organisasi, sekolah, dan negara serta ditetapkan oleh peneliti untuk dilakukan pengukuran terhadapnya (Bryman, 2012). Terdapat dua variabel dalam penelitian kausal yaitu variabel independen dan variabel dependen. Variabel independen merupakan variabel yang menyebabkan atau mempengaruhi suatu gejala (Creswell, 2014) dan dalam penelitian ini variabel independennya

adalah *optimism bias*. Variabel dependen merupakan variabel yang disebabkan atau hasil yang dipengaruhi variabel independen dan dalam penelitian ini variabel dependennya adalah perilaku mengemudi berisiko.

3.2.2 Definisi Konseptual Variabel

1. *Optimism bias*

Optimism bias adalah kecenderungan individu untuk terlalu optimis dalam mempersepsikan risikonya di mana mereka menilai bahwa mereka memiliki kemungkinan yang lebih kecil untuk mengalami kejadian yang negatif dan memiliki kemungkinan yang lebih besar untuk mengalami kejadian yang positif jika dibandingkan dengan suatu standar objektif (Weinstein, 1980).

2. Perilaku Mengemudi Berisiko

Perilaku mengemudi berisiko adalah perilaku-perilaku dalam berkendara yang berpotensi mengakibatkan kecelakaan atau cedera pada pengendara maupun pengguna jalan lainnya (Scott-Parker, 2012). Scott-Parker (2012) merumuskan 5 bentuk dalam perilaku mengemudi berisiko, yaitu:

- 1) *Transient violation* yaitu perilaku berisiko saat berkendara yang dapat berubah selama perjalanan.
- 2) *Fixed violation* yaitu perilaku berisiko saat berkendara yang cenderung menetap selama perjalanan.
- 3) *Misjudgement* yaitu kesalahan perkiraan pengendara dalam kegiatan berkendara yang meningkatkan risikonya mengalami kecelakaan lalu lintas.
- 4) *Risky exposure* yaitu situasi berkendara yang dihadapi pengendara serta berisiko mengakibatkan kecelakaan.

- 5) *Driver mood* yaitu perilaku berkendara yang dipengaruhi oleh emosi pengendara.

3.2.3 Definisi Operasional Variabel

1. *Optimism bias*

Nilai *mean* atau rata-rata kelompok pada setiap item yang kurang dari 0. Adapun *Comparative optimism* adalah nilai *mean* yang lebih tinggi pada item mengenai penilaian risiko pribadi daripada nilai pada item mengenai penilaian risiko rata-rata pengendara sepeda motor lainnya pada alat ukur yang dikembangkan dari alat ukur Weinstein.

2. Perilaku Mengemudi Berisiko

Perilaku mengemudi pada pengendara sepeda motor yang berpotensi meningkatkan potensi terjadinya kecelakaan atau cedera pada pengendara itu sendiri maupun pengguna jalan lainnya seperti pengendara dan penumpang kendaraan lain serta pejalan kaki.

1. *Transient violation* yaitu seberapa sering pengendara melakukan perilaku berisiko yang dapat dilakukan secara berulang serta dapat tidak selalu muncul selama perjalanan.
2. *Fixed violation* yaitu seberapa sering pengendara melakukan perilaku berisiko yang menetap selama perjalanan.
3. *Misjudgement* yaitu seberapa sering pengendara melakukan perilaku berisiko yang disebabkan kesalahan perkiraan.
4. *Risky exposure* yaitu seberapa sering pengendara mengemudi di situasi yang berisiko mengakibatkan kecelakaan atau cedera bagi pengendara sepeda motor maupun pengguna jalan lainnya.

5. *Driver mood* yaitu seberapa sering pengendara melakukan perilaku berisiko yang dipengaruhi suasana hati.

3.3 Alat Ukur

Alat pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuisisioner. Kuisisioner adalah suatu instrumen pengumpulan data berupa daftar pertanyaan atau pernyataan tertulis yang kemudian diisi oleh responden sendiri dengan tujuan memperoleh gambaran diri responden (Bryman, 2012).

3.3.1 Alat Ukur *Optimism bias*

Alat ukur yang digunakan ialah berupa dua pertanyaan yang disarankan oleh Weinstein sendiri yaitu pertanyaan mengenai penilaian pengendara terhadap risiko dirinya mengalami kecelakaan dalam 10 tahun ke depan dan penilaian pengendara terhadap risiko rata-rata pengendara motor lainnya mengalami kecelakaan dalam 10 tahun ke depan. Dengan membandingkan jawaban dari dua pertanyaan tersebut dapat diperoleh *comparative optimism* atau penilaian risiko pribadi dibandingkan risiko pengendara lainnya pada pengendara sepeda motor. Kemudian dengan melihat jumlah rata-rata jawaban seluruh pengendara dari setiap pertanyaan, dapat dilihat *optimism bias*-nya secara kelompok. *Comparative optimism* dan pengukuran *optimism bias* secara kelompok dipilih karena sulitnya menentukan risiko sesungguhnya setiap pengendara sepeda motor akibat perbedaan faktor-faktor yang mungkin mempengaruhi risiko masing-masing pengendara mengalami kecelakaan. Adapun skala yang digunakan adalah skala *Likert*.

Tabel 3.1 Kisi-kisi Alat Ukur Optimism Bias

No.	Aspek	No. Item
1.	Persepsi mengenai risiko pribadi	1
2.	Persepsi mengenai risiko pengendara sepeda motor lainnya	2

Tabel 3.2 Penskalaan *Optimism bias*

Pilihan Jawaban	Nilai Item
Sangat rendah	2
Rendah	-1
Rata-rata	0
Tinggi	1
Sangat Tinggi	2

3.3.2 Alat Ukur Perilaku Mengemudi Berisiko

Skala pengukuran yang digunakan untuk mengukur variabel Perilaku Mengemudi Berisiko menggunakan *Behavior of Young Novice Driver Scale* (BYNDS) yang dikembangkan oleh Bridie Scott-Parker, Barry Watson dan Mark Johann King pada tahun 2010. Skala ini terdiri dari 44 daftar pernyataan serta mengukur 5 subskala yaitu *transient rule violation*, *fixed rule violation*, *misjudgement*, *risky exposure*, dan *driver mood*. Model penskalaan yang digunakan adalah skala likert dengan 5 pilihan jawaban yaitu Tidak Pernah, Jarang, Kadang-Kadang, Sering, dan Hampir Selalu.

3.3.2.1 Adaptasi Alat Ukur Perilaku Mengemudi Berisiko

Karena belum terdapat BYNDS yang sudah diterjemahkan ke dalam Bahasa Indonesia, maka peneliti melakukan adaptasi terhadap alat ukur tersebut terlebih dulu. Adapun langkah-langkah yang dilalui dalam mengadaptasi BYNDS ialah sebagai berikut:

1. Peneliti menghubungi peneliti yang mengembangkan alat ukur BYNDS untuk meminta izin menggunakan dan mengadaptasi alat ukurnya dalam penelitian ini.
2. Setelah mendapatkan izin, peneliti menerjemahkan alat ukur dari Bahasa Inggris ke Bahasa Indonesia dengan bantuan 1 orang penerjemah yang tidak memiliki pengetahuan mengenai alat ukur BYNDS. Hasil terjemahan kemudian diterjemahkan kembali ke Bahasa Inggris atau dilakukan *back-translation*.
3. Setelah diterjemahkan, peneliti membandingkan item awal dengan item yang telah diterjemahkan dan mengubah beberapa item karena perbedaan yang terdapat pada ketentuan serta aturan lalu lintas di negara di mana alat ukur tersebut dikembangkan dan ketentuan serta aturan lalu lintas di Indonesia. Dalam mengubah item di BYNDS, peneliti mengacu pada Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta dikonsultasikan pada salah seorang di Satuan Lalu Lintas Polrestabes Bandung.
4. Berdasarkan acuan tersebut, beberapa contoh item yang mengalami perubahan ialah “Menyalip dengan menggunakan lajur kiri” yang semula “Menyalip kendaraan dengan menggunakan lajur kanan” karena lajur yang digunakan

untuk menyalip di Indonesia ialah lajur kanan. Contoh lainnya adalah “Penumpang tidak menggunakan helm” yang semula “Penumpang tidak menggunakan sabuk pengaman” karena yang diteliti dalam penelitian ini adalah pengendara sepeda motor.

Tabel 3.3 Kisi-kisi Alat Ukur Perilaku Mengemudi Berisiko

No.	Bentuk Perilaku	No. Item	Total Item
1.	<i>Transient violations</i>	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13	13
2.	<i>Fixed violations</i>	14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23	10
3.	<i>Misjudgement</i>	24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32	9
4.	<i>Risky exposure exposure</i>	33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41	9
5.	<i>Driving mood</i>	42, 43, 44	3
Jumlah total			44

Tabel 3.4 Penskalaan Perilaku Mengemudi Berisiko

Pilihan Jawaban	Nilai Item
Tidak Pernah	1
Jarang	2
Kadang-Kadang	3
Sering	4
Hampir Selalu	5

3.4 Pengujian Alat Ukur

3.4.1 Uji Validitas

Validitas diartikan sebagai seberapa tepat item-item dalam suatu alat ukur mengukur variabel yang ingin diukur (Wainer & Braun, 1988). Metode untuk menguji validitas yang digunakan dalam penelitian ialah dengan menguji *construct validity*. *Construct validity* merupakan metode uji validitas yang digunakan dengan melihat kesesuaian antara konstruk alat ukur dengan teori yang mendasarinya. Hal tersebut dilakukan dengan menganalisis kesesuaian item-item dengan teori yang dikemukakan oleh Scott-Parker. Selanjutnya dilakukan uji validitas melalui analisis statistik dengan menggunakan *SPSS for Windows 25*.

Tabel 3.5 Hasil Uji Validitas Alat Perilaku Mengemudi Berisiko

No.	Bentuk Perilaku	No. Item	Total Item
1.	<i>Transient violations</i>	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13	13
2.	<i>Fixed violations</i>	14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23	9
3.	<i>Misjudgement</i>	24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32	9
4.	<i>Risky exposure</i>	33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41	9
5.	<i>Driving mood</i>	42, 43, 44	3
Jumlah total			43

Berdasarkan uji validitas alat ukur *optimism bias*, hasilnya menunjukkan bahwa kedua item dinyatakan valid dengan mengacu pada nilai *Corrected item – Total correlation* > t tabel (0,7). Adapaun hasil uji validitas alat ukur perilaku

mengemudi berisiko (BYNDS) menunjukkan bahwa 43 item dinyatakan valid sedangkan 1 item lainnya tidak valid.

3.4.2 Uji Reliabilitas

Reliabilitas diartikan sebagai kemampuan alat ukur untuk mengukur suatu variabel secara konsisten meski dalam waktu yang berbeda. Uji reliabilitas dilakukan dengan menggunakan metode statistik *Alpha Cronbach* pada SPSS *for windows 25 version*.

Tabel 3.6 Tingkat Keandalan Instrumen Ukuran dari Cronbach

Hasil uji Alpha Cronbach	Derajat Keandalan
<0,5	Tidak dapat digunakan
0,5-0,6	Jelek (<i>poor</i>)
0,6-0,7	Cukup/dapat diterima (<i>fair</i>)
0,7-0,9	Bagus (<i>good</i>)
>0,9	Luar biasa bagus (<i>excellent</i>)

Tabel 3.7 Hasil Uji Reliabilitas Alat Ukur Optimism Bias

Cronbach's Alpha	N of Items
.698	2

Berdasarkan tabel 3.5, hasil uji reliabilitas alat ukur *optimism bias* dengan nilai $\alpha = 0.698$ termasuk ke dalam kategori cukup atau dapat diterima.

Tabel 3.8 Hasil Uji Reliabilitas Alat Ukur Perilaku Mengemudi Berisiko

Cronbach's	
Alpha	N of Items
.931	2

Berdasarkan tabel 3.5, hasil uji reliabilitas alat ukur perilaku mengemudi berisiko dengan nilai $\alpha = 0.931$ termasuk ke dalam kategori luar biasa bagus.

3.5 Populasi dan Sampel Penelitian

Populasi merupakan suatu keseluruhan wilayah atau satu-kesatuan dari subyek yang memiliki karakteristik/kualitas yang sama serta telah ditetapkan oleh untuk diteliti dan ditarik kesimpulannya (Bryman, 2012). Dalam penelitian ini populasinya adalah pengendara sepeda motor yang pernah terlibat dalam kasus kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan data dari Satuan Lalu Lintas Polres Bandung, pengendara sepeda motor yang pernah terlibat dalam kecelakaan lalu lintas diperkirakan sejumlah 250.

Teknik sampling yang digunakan dalam pengambilan sample di penelitian ini yaitu dengan menggunakan *non-random* yang artinya tidak semua pengendara sepeda motor di Kota Bandung yang pernah melakukan pelanggaran lalu lintas memiliki kesempatan yang sama untuk menjadi responden. Metode yang digunakan adalah *purposive sampling* di mana pemilihan sampel didasari pada ciri-ciri tertentu yang memiliki kaitan erat dengan ciri-ciri populasi yang telah diketahui sebelumnya.

Adapun ukuran sampelnya ditentukan dengan menggunakan rumus Slovin yaitu:

$$n = N (1 + N.e^2)$$

n = Jumlah Sampel

N = Jumlah Seluruh Populasi

e = Toleransi Error

Berdasarkan hasil perhitungan dengan jumlah populasi 250, derajat keyakinan 95% dan toleransi error 5% maka diperoleh sampel sejumlah 188 pengendara sepeda motor.

3.6 Teknik Analisis

Untuk melihat kontribusi *optimism bias* terhadap perilaku mengemudi berisiko pada pengendara sepeda motor, peneliti menggunakan teknik analisis regresi sederhana. Teknik analisis regresi yaitu merupakan teknik analisis dalam statistik yang digunakan untuk menentukan hubungan sebab akibat di antara variabel-variabel yang diteliti (Everitt, 2001). Selain itu teknik analisis ini juga digunakan untuk memprediksikan nilai variabel dependen melalui nilai variabel bebas. Dalam menganalisis data-data yang diperoleh, terdapat beberapa langkah yang perlu dilalui, yaitu:

- 1) Membandingkan skor pada item pada item penilaian risiko pribadi dengan skor pada item penilaian risiko rata-rata pengendara sepeda motor lainnya. Jika skor pada item penilaian risiko pribadi lebih rendah dibandingkan skor pada item penilaian risiko rata-rata pengendara sepeda motor lainnya, maka responden menunjukkan *comparative optimism*.

- 2) Skor seluruh responden pada masing-masing item *optimism bias* dijumlahkan, kemudian dicari rata-rata keduanya dan dibuat kurva berdasarkan distribusi datanya menggunakan *software SPSS 25*. Jika nilai *mean* atau rata-rata skor seluruh responden pada masing-masing item lebih rendah dari 0 serta kura menceng ke kanan (*positive skew*), maka pengendara motor secara kelompok menunjukkan *optimism bias* dalam menilai risiko pribadi atau risiko pengendara sepeda motor lain. Sebaliknya, jika nilai *mean* lebih tinggi atau kurva menceng ke kiri (*negative skew*) maka pengendara motor secara kelompok menunjukkan *pessimism* dalam menilai risiko pribadi atau risiko pengendara sepeda motor lain.
- 3) Menghitung skor total item perilaku mengemudi berisiko.
- 4) Menentukan *range* yaitu selisih antara skor maksimal dan skor minimal dari skor total item perilaku mengemudi berisiko.
- 5) Menentukan banyak kategori untuk perilaku mengemudi berisiko dan dalam penelitian ini terdapat 2 kelas yaitu rendah dan tinggi.
- 6) Menentukan panjang kelas yang diperoleh dari nilai *range* yang kemudian dibagi sebanyak jumlah kategori.
- 7) Menentukan interval atau kategori untuk kelas rendah dan tinggi berdasarkan kriteria kelompok. Dalam penelitian ini, perilaku mengemudi berisiko termasuk ke dalam kategori rendah jika skor total lebih rendah dari 86 dan termasuk ke dalam kategori tinggi jika skor total lebih tinggi dari 86.
- 8) Mengklasifikasikan apakah perilaku mengemudi berisiko masing-masing responden termasuk ke dalam kategori rendah atau tinggi.

- 9) Melakukan analisis regresi sederhana dengan menggunakan SPSS versi 25. Dalam penelitian ini, data yang digunakan dalam analisis regresi adalah skor total pada item penilaian risiko pribadi dari alat ukur *optimism bias* dengan skor total perilaku mengemudi berisiko.

