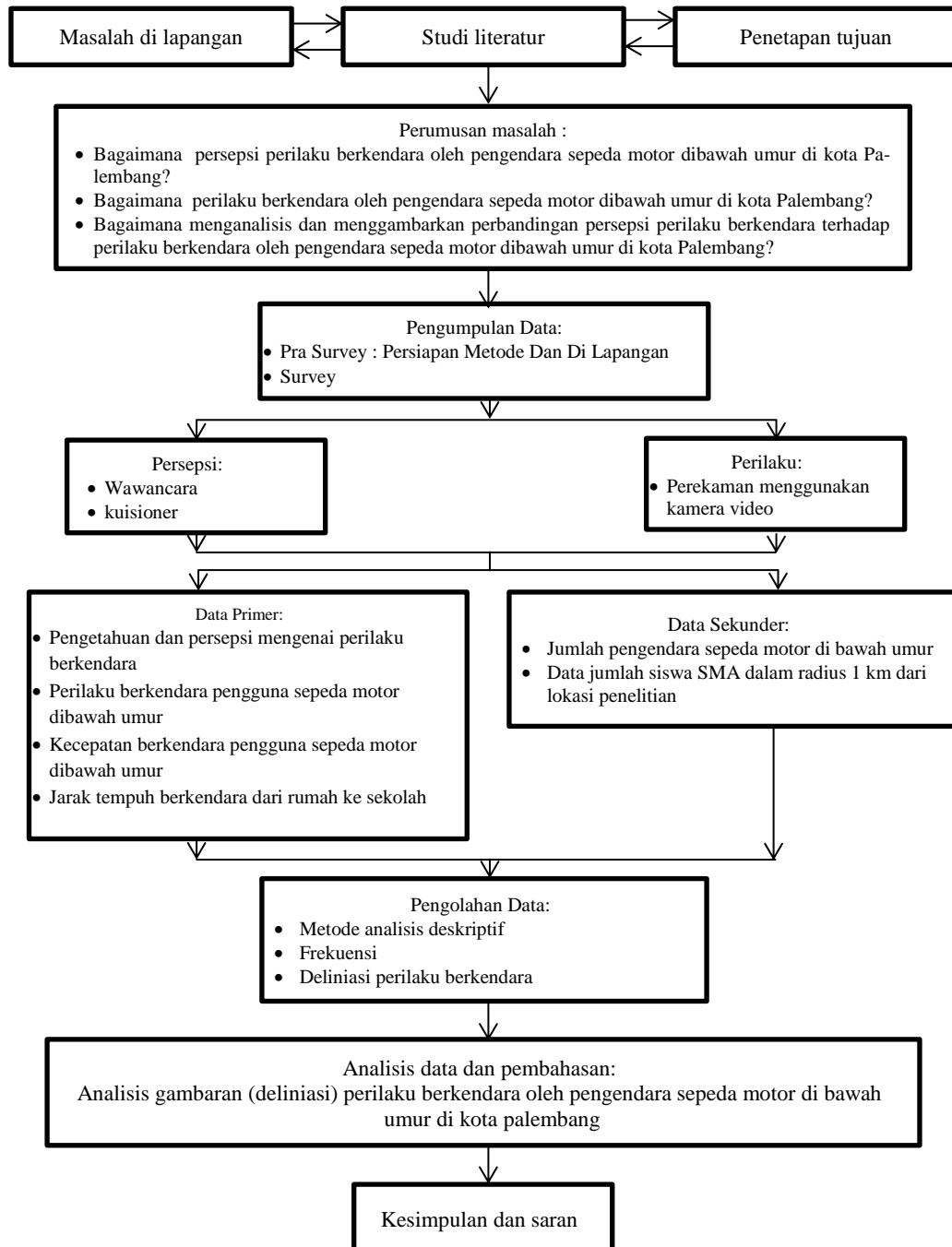


BAB 3

METODOLOGI PENELITIAN

3.1. Umum

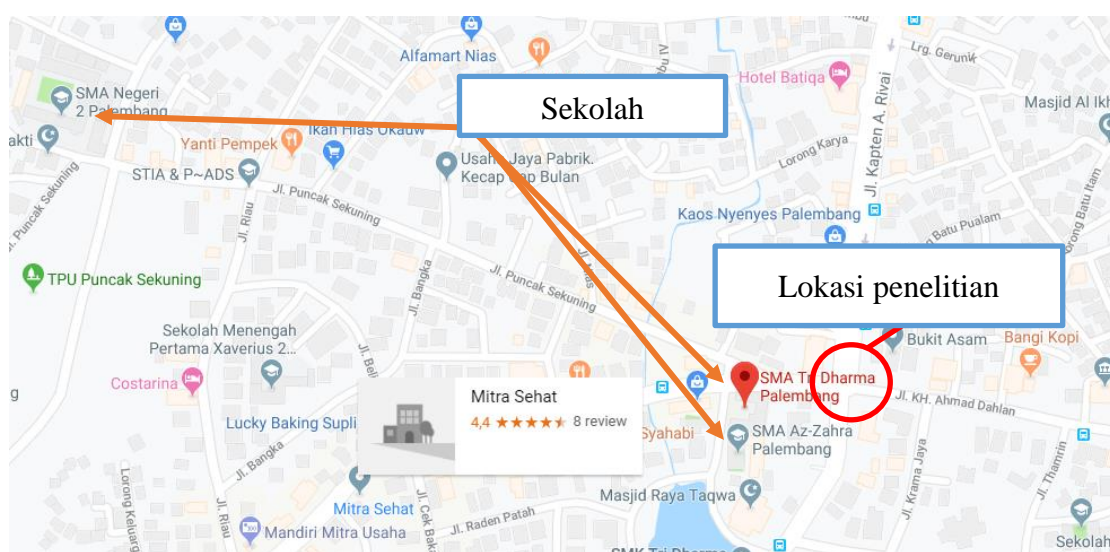
Dalam melakukan penelitian ini digunakan beberapa langkah kerja yang digambarkan pada diagram alir kerja ini:



Gambar 3.1 Diagram Aliran Penelitian

3.2 Lokasi Penelitian

Pemilihan lokasi didasarkan pada penelitian induk yaitu “*Traffic Accident Research Center*” yang berlokasi di jalan provinsi di 3 kabupaten/kota di Sumatera Selatan. Lokasi penelitian terletak di kota Palembang di persimpangan yang terletak Jalan Kapten A. Rivai. Jalan tersebut di pilih karena dalam radius 1 km terdapat sekolah SMA Tri Dharma Palembang, SMA Az-zahra dan SMA Negeri 2 Palembang yang memperbolehkan siswa untuk membawa sepeda motor ke sekolah. Peta lokasi penelitian dapat dilihat pada Gambar 3.2.



Gambar 3.2 Peta Lokasi Penelitian

Sumber: (*Google Maps, 2019*)

3.3 Pra Survey

Survey pendahuluan merupakan kegiatan yang sangat perlu dilakukan sebelum melakukan survei yang sebenarnya. Tahapan-tahapan yang dilakukan pada survey pendahuluan adalah sebagai berikut :

1. Survey Lokasi

lokasi penelitian difokuskan pada kawasan kawasan jalan lalu lintas padat serta merupakan jalan provinsi. Penelitian ini dilakukan pada jalan Kapten A. Rivai, Palembang. Survey lokasi ini merupakan kegiatan yang diperlukan untuk menentukan lokasi yang tepat untuk nantinya daerah yang akan digunakan sebagai

lokasi penelitian ini serta menyiapkan segala sesuatu yang berhubungan dengan survey yang akan dilakukan nantinya, sekaligus untuk mengetahui hambatan-hambatan apa saja yang nantinya akan ditemui saat melakukan penelitian, agar pada saat survey hambatan-hambatan yang ada sudah dapat diminimalisir dan mendapatkan solusi atas hambatan yang akan terjadi. Dan diharapkan pelaksanaan survey dapat berlangsung dengan baik.

2. Survey Kuisioner

Survey dilakukan pada lokasi titik survey di jalan Kapten A. Rivai, Palembang. Penelitian ini menggunakan metode *probability sampling*, yaitu pengambilan sampel yang tetap dan subjectif dengan teknik *simple random sampling*. Dalam penelitian ini sampel diambil pada radius 1 km dari titik utama lokasi survey, adapun waktu untuk mengisi kuisioner tersebut yaitu pada hari kerja. Sehingga didapatkan data yang akurat mengenai penelitian ini. Dalam penentuan jumlah sampel digunakan persamaan slovin. Responden survey adalah pelajar di SMA yang berada dalam radius 1 km dari lokasi penelitian yang mampu dan membawa sepeda motor ke sekolah. Formulir Survey dapat dilihat pada lampiran. Tabel jumlah siswa SMA dapat dilihat pada tabel 3.1

tabel 3.1 Jumlah Siswa (populasi)

No	Nama Sekolah	Jumlah
1	SMA Az-zahra	339
2	SMA Tri Dharma	854
3	SMA N 2 Palembang	1087
Total		2280

$$n = \frac{N}{1 + (N)(e^2)}$$

$$n = \frac{2280}{1 + (2280)(0,1^2)}$$

$$n = 95,7 = 96$$

Keterangan :

n = jumlah sample

e = error margin (0,1)

N = jumlah populasi

3. Persiapan Survey

Survey yang dilakukan adalah survey dengan metode kuisisioner dan pengamatan langsung mengenai konsep perilaku pengguna sepeda motor dibawah umur. Survey dilakukan pada lokasi titik survey di Jalan Kapten Ahmad Rivai, Palembang. Adapun alat-alat yang dibutuhkan dalam melakukan survey antara lain adalah :

1. Formulir survey
2. Alat tulis
3. Papan alas
4. Alat komunikasi (*handphone*)
5. Penunjuk waktu
6. Kartu pengenalan mahasiswa
7. Surat izin survey

Sebelum melakukan survey kuisisioner dilakukan *briefing* terlebih dahulu, memberikan pengarahan dan penjelasan mengenai tata cara pengisian formulir survey dan persiapan lainnya. Hal ini dilakukan untuk meminimalisir kesalahan saat survey dilakukan

3.4 Metode Pelaksanaan Survey

3.4.1 Survey Persepsi berkendara

Survey ini bertujuan untuk mendapatkan data identitas diri, pengetahuan, persepsi perilaku berkendara, & kecepatan berkendara dari pengendara sepeda motor dibawah umur di kota Palembang menggunakan metode kuisisioner & wawancara.

1. Survey Wawancara

Survey dilakukan pada sekolah menengah atas di sekitar lokasi titik survey di jalan Kapten A. Rivai, Palembang dalam radius 1 km yaitu SMA Tri Darma, SMA Az-Zahra dan SMA N 2 Palembang. Jumlah responden survey yang dibutuhkan sesuai dengan jumlah sampel yang akan di wawancara. Formulir survey dapat dilihat pada lampiran. pertanyaan yang digunakan pada saat wawancara ditunjukkan oleh tabel 3.2

Tabel 3.2 Pertanyaan Wawancara

No	Pertanyaan
1	Nama
2	Umur
3	Jenis Kelamin
4	Tingkat pendidikan
5	Kendaraan yang sering di kemudikan
6	Kepemilikan SIM
7	Jarak dari Tempat tinggal ke Sekolah

2. Survey Kuisioner

Variabel yang digunakan pada penelitian persepsi perilaku berkendara didasarkan pada IRSMS. Survey dilakukan pada sekolah menengah atas di sekitar lokasi titik survey di jalan Kapten A. Rivai, Palembang dalam radius 1 km yaitu SMA Tri Darma, SMA Az-Zahra dan SMA N 2 Palembang. Jumlah formulir survey yang dibutuhkan sesuai dengan jumlah sampel yang akan di wawancara. Formulir survey dapat dilihat pada lampiran. Variabel yang digunakan pada penelitian persepsi perilaku berkendara ditunjukkan oleh tabel 3.3

Tabel 3.3 Variabel Penelitian Persepsi Berkendara

No	Variabel
1	Pengetahuan dan sikap mengenai peraturan lalu lintas
2	Perilaku berkendara lalu lintas
3	Kecepatan berkendara

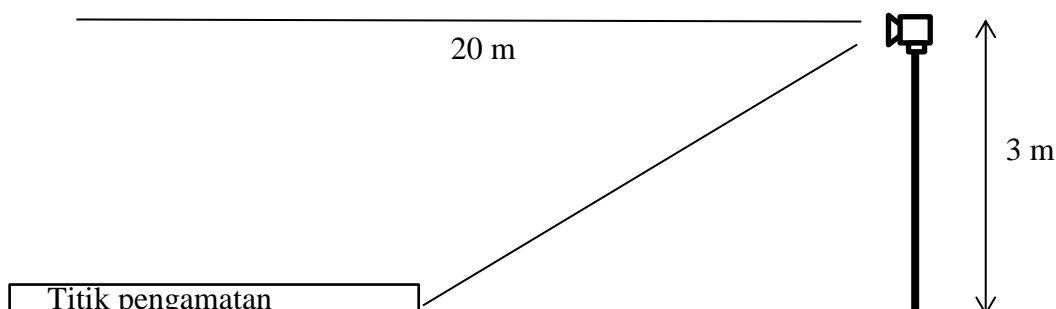
3.4.2 Survey Perilaku berkendara

Survey ini bertujuan untuk mendapatkan perilaku berkendara dari pengendara sepeda motor dibawah umur di kota Palembang secara langsung menggunakan metode pengamatan dengan bantuan kamera video sebagai alat perekam gambar dan bukti di lapangan. Jenis kamera yang dipakai dalam penelitian ini adalah DSLR E1200. Penggunaan kamera di pilih karena kemudahan dalam mobilisasi peralatan serta instalasi alat di lapangan. Kelebihan penggunaan kamera dibandingkan dengan *drone* adalah pada saat penggantian baterai tidak memerlukan waktu yang lama dan posisi kamera yang stabil dan tidak berubah-ubah. Sedangkan kelebihan

penggunaan kamera dibandingkan cctv ialah kemudahan dalam instalasi di lapangan tidak memerlukan peralatan dan sumber daya yang rumit cukup memakan penyangga dan baterai. Kelemahan dalam penggunaan kamera video adalah ketidakpraktisan dalam pelaksanaan. Hal ini disebabkan pada saat pelaksanaan kamera harus di cek terus menerus tingkat focus dan kecerahannya agar mendapatkan hasil yang sesuai. Dalam melakukan observasi penelitian ini menggunakan metode *observasi non-partisipant* yaitu dimana peneliti mengumpulkan data di area lokasi penelitian sebagai pengamat tanpa mengikuti aktivitas yang diteliti.

1. Lokasi Kamera

Pada survey perilaku berkendara oleh pengguna sepeda motor dibawah umur dikota Palembang, pengamatan perilaku menggunakan kamera video. Posisi perletakan kamera akan mempengaruhi sudut pandang dan tingkat kefokusn kamera terhadap jalan raya yang akan menjadi tempat terjadinya perilaku berkendara. Kamera video yang digunakan dalam penelitian ini yaitu sebanyak 4 buah. 3 buah kamera digunakan secara bersamaan dan 1 buah kamera sebagai cadangan. Kamera diletakan dengan tinggi minimal 3 m dari permukaan tanah dengan jarak tidak terlalu jauh dari lokasi penelitian. Kamera di arahkan ke masing-masing titik yang akan di tinjau dengan sudut pengeliatan luas agar dapat melihat perilaku berkendara dengan lebih jelas. Posisi kamera dapat dilihat pada gambar 3.3



Gambar 3.3 Sketsa letak Kamera

2. Waktu Pengamatan

Pada survey perilaku berkendara oleh pengguna sepeda motor dibawah umur dikota Palembang. Waktu pengamatan di lakukan pada hari kerja selama 1 hari. Pengamatan di lakukan pada pagi hari jam 06.00 - 08.00 (jam berangkat sekolah) dan pada sore hari jam 14.00 – 16.00 (jam pulang sekolah).

3. Perilaku berkendara

Pada survey perilaku berkendara oleh pengguna sepeda motor dibawah umur dikota Palembang. Subjek penelitian yaitu pengendara yang memakai pakaian sekolah yang melewati titik lokasi penelitian. Variable penelitian perilaku yang diamati didasarkan pada jenis pengendara didata IRSMS namun di sesuaikan dengan perilaku yang ada di lokasi penelitian. Adapun beberapa perilaku yang diamati dalam pengamatan perilaku dapat dilihat pada tabel 3.4 dibawah ini.

Tabel 3.4 Perilaku Berkendara Yang Diamati

NO	KETERANGAN
1	Perilaku menerobos lampu merah
2	Perilaku menambah kecepatan ketika melihat lampu kuning pada lampu lalu lintas
3	Perilaku berpindah-pindah jalur saat berkendara
4	Perilaku mengemudi 5-15 km/jam di atas batas kecepatan maximum
5	Perilaku berkendara terlalu dekat dengan kendaraan lainnya
6	Perilaku tidak memberikan tanda (lampu sen) ketika berbelok/berhenti
7	Perilaku menambah kecepatan secara mendadak`
8	Perilaku mendahului dari bahu jalan (trotoar)
9	Perilaku tidak menghidupkan lampu utama
10	Perilaku memakai helm saat berkendara
11	Perilaku menggunakan <i>handphone</i> saat berkendara
12	Perilaku berkendara dengan lebih dari 2 orang

3.5 Pengolahan Data

Pengolahan data dilakukan setelah data diperoleh maka dilakukan pemasukan data. Data-data yg diperoleh dari hasil wawancara dan pengamatan tersebut di rekakpitulasi. Hal ini dimaksudkan untuk mempermudah dalam menganalisis data.

3.5.1 Analisis Deskriptif

1. Variabel data

Data yang di sediakan adalah data berdasarkan survey yang telah dilakukan. Data di dalam penelitian ini adalah non-eksperimental bersifat deskriptif kuantitatif dan kualitatif. Setelah data yang diperlukan terkumpul diadakan pengolahan data. Data yang telah didapat akan di tampilkan dan di gambarkan dalam bentuk tabel

frekuensi dan persentase. Variabel yang digunakan pada analisis deskriptif ditunjukkan oleh Tabel 3.5

Tabel 3.5 Variabel Penelitian

No	Variabel
1	Pengetahuan dan sikap mengenai peraturan lalu lintas
2	Perilaku berkendara lalu lintas
3	Kecepatan berkendara

2. Skala Likert

Data yang diperlukan atau didapatkan dari survey akan dianalisis menggunakan skala likert untuk mengukur sikap dan pendapat dari seluruh responden. Tujuannya adalah menyederhanakan seluruh data yang terkumpul, dan menyajikannya dalam susunan yang baik untuk kemudian dianalisis dengan bantuan program SPSS. Pertanyaan survey didapatkan dari data IRSMS dan PERMENHUB 111/2015 mengenai batas kecepatan maksimal kendaraan yang kemudian di sesuaikan dengan keadaan di lokasi penelitian.

Tabel 3.6 Pertanyaan Tentang Kecepatan Berkendara

N O	KETERANGAN	SS	S	RG	TS	STS
1	Saya sering berkendara dengan kecepatan rendah (< 30 km/jam)					
2	Saya sering berkendara dengan kecepatan sedang (31 km/jam – 50 km/jam)					
3	Saya sering berkendara dengan kecepatan tinggi (>50 km/jam)					

Tabel 3.7 Pertanyaan Tentang Perilaku Berkendara

NO	KETERANGAN	SS	S	RG	TS	STS
1	Saya sering menerobos lampu merah					
2	Saya sering menambah kecepatan ketika melihat lampu kuning pada lampu lalu lintas					
3	Saya sering berpindah-pindah jalur saat berkendara					
4	Saya sering mengemudi 5-15 km/jam di atas batas kecepatan maximum					
5	Saya sering berkendara terlalu dekat dengan kendaraan lainnya					

6	Saya sering tidak memberikan tanda (lampu sen) ketika berbelok/berhenti
7	Saya sering menambah kecepatan secara mendadak
8	Saya sering mendahului dari bahu jalan (trotoar)
9	Saya saya sering melanggar lampu merah
10	Saya sering mengemudi dengan kecepatan tinggi
11	Saya sering memakai helm saat berkendara
12	Saya sering menggunakan <i>handphone</i> saat berkendara
13	Saya sering berkendara dengan lebih dari 2 orang

3.5.2 Analisis Frekuensi

Data persepsi berkendara dan perilaku berkendara akan di analisis dan ditampilkan berdasarkan jumlah frekuensi masing-masing jenis perilaku. Data akan di tampilkan dalam bentuk tabel frekuensi.

1. Observasi/Pengamatan

Data primer dalam pengamatan ini dalah data jumlah perilaku pengguna sepeda motor dibawah umur yang melintas pada titik lokasi penelitian. Variabel yang digunakan dalam penelitian ini dapat dilihat pada tabel 3.8

Tabel 3.8 Variabel Pengamatan

No	Variabel
1	Jumlah pengendara
2	Waktu berkendara
3	Perilaku pengendara
4	Kecepatan pengendara

2. Rekapitulasi hasil pengamatan

Setelah dilakukan survey perilaku berkendara oleh pengguna sepeda motor dibawah umur dikota Palembang. Dari hasil pengamatan selanjutnya dilakukan rekapitulasi perilaku yang terjadi sesuai dengan variabel yang di akan di amati. Jumlah pengendara yang melakukan perilaku yang akan di amati di catat sesuai dengan perilaku di lapangan yang telah di dokumentasikan

3.5.3 Deliniasi Perilaku Berkendara

Setelah dilakukan rekapitulasi data persepsi perilaku dan perilaku berkendara oleh pengguna sepeda motor dibawah umur dikota Palembang. Dari hasil pengamatan selanjutnya dilakukan perbandingan hasil persepsi perilaku dan perilaku yang terjadi sesuai dengan variabel yang di akan di amati. Jumlah pengendara yang melakukan perilaku yang akan di amati di catat sesuai dengan perilaku di lapangan yang telah di dokumentasikan.

3.7 Metode

Metode yang digunakan untuk mengetahui perilaku berkendara oleh pengguna sepeda motor dibawah umur di jalan Kapten A. Rivai, Palembang serta untuk menganalisis dan memberikan gambaran (deliniasi) terhadap perilaku pengguna motor sepeda motor dibawah umur yaitu adalah analisis deskriptif. Hasil penelitian ini dapat digunakan oleh pemerintah sebagai pengambil kebijakan untuk mengurangi angka korban jiwa khususnya anak dalam kecelakaan lalu lintas (sepeda motor) dikota Palembang.