

## **BAB 5**

### **HASIL PENELITIAN**

#### **5.1. Pelaksanaan Penelitian**

Pengambilan data primer dalam penelitian ini dilakukan kepada mahasiswa yang menyeberang diperlintasan UI-Margonda melalui penyebaran kuesioner. Pelaksanaan penyebaran kuesioner dilaksanakan disekitar area perlintasan karet, pocin, barel dan stasiun UI Depok selama sepuluh hari terhitung pada tanggal 5 Desember hingga 14 Desember 2007. Responden yang menjadi sampel dibedakan berdasarkan area/ tempat penyeberangan yaitu: karet, pocin, barel dan stasiun UI. Jumlah sampel yang diambil untuk menjadi responden dalam penelitian ini sebesar 50 responden dimasing – masing area penyeberangan. Secara total keseluruhan berjumlah 200 responden.

#### **5.2. Hasil Analisis Univariat**

Tujuan Dari analisa ini adalah untuk mengetahui gambaran distribusi frekuensi dari variabel independen dan variabel dependen. Konsep yang dibuat kemudian disajikan secara deskriptif. Sedangkan data yang dianalisis adalah data hasil kuesioner yang dilakukan pada setiap mahasiswa. Distribusi karakteristik responden terlihat pada uraian berikut.

##### **5.2.1. Jenis Kelamin**

Sebagian besar responden yang menjadi sampel penelitian adalah berjenis kelamin pria seperti terlihat pada tabel berikut.

Tabel 1  
Distribusi Jenis Kelamin Responden

Jenis Kelamin	Jumlah	Persentase
Pria	148	74,0
Wanita	52	26,0
Total	200	100,0

Distribusi jenis kelamin responden menunjukkan bahwa terdapat 148 mahasiswa berjenis kelamin pria (74%) dan terdapat 52 mahasiswa berjenis kelamin wanita 26%

### 5.2.2. Tingkat Keseringan Menyeberang

Frekuensi menyeberang mahasiswa dibagi menjadi 3 kategori. Berdasarkan hasil analisis terlihat bahwa mahasiswa yang menyeberang dengan intensitas sangat sering merupakan kelompok terbesar yaitu berjumlah 114 responden (57%), sedangkan mahasiswa yang menyeberang dengan intensitas jarang dan sering berjumlah 37 (24,5%) dan 49 (24,5%) mahasiswa.

Tabel 2  
Distribusi Frekuensi  
Tingkat Keseringan Menyeberang Responden

Tingkat Keseringan	Jumlah	Persentase
Jarang	37	18,5
Sering	49	24,5
Sangat Sering	114	57,0
Total	200	100,0

### 5.2.3. Tempat Menyeberang

Dari seluruh mahasiswa yang menjadi sampel penelitian terdapat rata-rata 50 (25%) mahasiswa dari 200 responden dimasing-masing area seperti terlihat pada tabel berikut.

Tabel 3  
Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Area Menyeberang

Tempat Menyeberang	Jumlah	Persentase
Stasiun UI	50	25,0
Barel	50	25,0
Pocin	50	25,0
Karet/ Senggol	50	25,0
Total	200	100,0

#### 5.2.4. Fasilitas Penyeberangan

Pengukuran keadaan sarana dan prasarana fasilitas penyeberangan dengan menggunakan checklist menunjukkan hasil yang sangat rendah. Hasil pengukuran di 4 area penyeberangan hanya satu yang baik yaitu perlintasan Pocin sebesar 80% fasilitas terpenuhi. Sedangkan pada area perlintasan Stasiun UI hanya sebesar 40% fasilitas yang dimiliki dan yang terburuk ada pada perlintasan Barel dan Senggol/karet yaitu sebesar 20% dan 10% terpenuhi dari 10 perangkat pelindung perlintasan.

Tabel 4  
Hasil Cheak List Fasilitas Penyeberangan Perlintasan KRL UI-Margonda

Fasilitas Menyeberang	Ada	Tidak Ada	Total
Stasiun UI	4	6	10
Barel	2	8	10
Pocin	8	2	10
Karet/ Senggol	1	9	10
Total	15 (37,5%)	25 (62,5%)	40 (100%)

Dari seluruh responden, terdapat 50 mahasiswa (25%) yang menyatakan bahwa kondisi fasilitas penyeberangan sudah baik, dan terdapat 150 mahasiswa (75%) yang menyatakan bahwa kondisi fasilitas penyeberangan tidak baik.

Tabel 5  
Distribusi Pendapat Responden Mengenai Fasilitas Penyeberangan

Fasilitas Penyeberangan	Jumlah	Persentase
Baik	50	25,0
Tidak Baik	150	75,0
Total	200	100,0

#### 5.2.5. Pengetahuan Menyeberang dengan aman

Tabel 6  
Distribusi Pengetahuan Responden  
Tentang Cara Aman Saat Menyeberang di Perlintasan KRL UI-Margonda

Pengetahuan	Jumlah	Persentase
Baik	147	73,5
Tidak Baik	53	26,5
Total	200	100,0

Tabel di atas memperlihatkan distribusi tingkat pengetahuan mahasiswa. Terlihat bahwa sebagian besar mahasiswa mempunyai tingkat pengetahuan yang baik mengenai cara aman saat menyeberang di Perlintasan KRL UI-Margonda yaitu sebanyak 147 (73,5%) dari 200 responden. Sedangkan mahasiswa yang tingkat pengetahuannya tidak baik terdapat 53 (26,5%) responden.

Tabel berikut menunjukkan bahwa mahasiswa yang memiliki tingkat pengetahuan baik terbanyak berada pada area Karet/senggol yaitu 41 (82%) dari 50 responden di setiap areanya. Dan mahasiswa yang memiliki tingkat pengetahuan baik

terendah berada pada area perlintasan Barel sebanyak 32 (64%) dari 50 responden di setiap areanya.

Tabel 7  
Distribusi Pengetahuan Responden Berdasarkan Tempat Menyeberang

Tempat Menyeberang	Pengetahuan		Total
	Baik	Tidak Baik	
Stasiun UI	39 (78,0%)	11 (22,0%)	50
Barel	32 (64,0%)	18 (36,0%)	50
Stasiun Pocin	35 (70,0%)	15 (30,0%)	50
Karet/senggol	41 (82,0%)	9 (18,0%)	50
Total	147 (73,5%)	53 (26,5%)	200 (100%)

#### 5.2.6. Sikap Responden

Sebagian besar mahasiswa yang menjadi sampel penelitian memiliki sikap yang baik dalam menyeberang di perlintasan KRL seperti terlihat pada tabel berikut.

Tabel 8  
Distribusi Sikap Responden  
Tentang Keselamatan di Perlintasan KRL UI-Margonda

Sikap	Jumlah	Persentase
Baik	154	77,5
Tidak Baik	46	23,5
Total	200	100,0

Sikap mahasiswa tentang keselamatan saat menyeberang di perlintasan KRL UI-Margonda menunjukkan bahwa terdapat 154 (77,5%) mahasiswa memiliki sikap yang baik dan terdapat 46 (23,5%) mahasiswa tidak memiliki sikap yang baik.

Tabel 9  
Distribusi Sikap Menyeberang Responden  
Berdasarkan Tempat Menyeberang

Tempat Menyeberang	Sikap		Total
	Baik	Tidak Baik	
Stasiun UI	41 (82,0%)	9 (18,0%)	50
Barel	34 (68,0%)	16 (32,0%)	50
Stasiun Pocin	39 (78,0%)	11 (22,0%)	50
Karet/senggol	40 (80,0%)	10 (20,0%)	50
Total	154 (77,0%)	46 (23,0%)	200 (100%)

Berdasarkan Tabel di atas, mahasiswa yang memiliki sikap baik terbanyak dalam menyeberang, yaitu pada perlintasan Stasiun UI sebanyak 41 (82%) mahasiswa sedangkan urutan kedua dan ketiga pada perlintasan Karet/senggol 40 (80,0%) mahasiswa, Stasiun Pocin 39 (78,0%) mahasiswa. Dan yang terendah pada perlintasan Barel 34 (68,0%) mahasiswa.

### 5.2.7. Kepentingan

Berdasarkan jawaban responden didapatkan data bahwa mahasiswa yang menyatakan kepentingan mempengaruhi kewaspadaan mahasiswa saat menyeberang sebanyak 177 (88,5%) responden sedangkan mahasiswa yang menyatakan kepentingan tidak mempengaruhi kewaspadaan sebanyak 23 responden (11,5%).

Tabel 10  
Distribusi Pendapat Responden Mengenai  
Pengaruh Kewaspadaan Saat Menyeberang di Perlintasan KRL UI – Margonda

Kepentingan	Jumlah	Persentase
Mempengaruhi	177	88,5
Tidak Mempengaruhi	23	11,5
Total	200	100,0

Sehingga sebagian besar mahasiswa yang menjadi sampel menyatakan setuju kepentingan dapat mempengaruhi kewaspadaan mahasiswa saat menyeberang di perlintasan KRL UI-Margonda seperti terlihat pada tabel di atas.

#### 5.2.8. Cuaca

Tabel 11  
Distribusi Persepsi Responden Mengenai  
Kondisi Cuaca yang dapat Mempengaruhi Kewaspadaan Saat Menyeberang

Cuaca	Jumlah	Persentase
Gerimis	27	13,5
Hujan Lebat	118	59,0
Angin Kencang	35	17,5
Panas Terik	20	10,5
Total	200	100,0

Pada tabel di atas terlihat bahwa sebagian besar persepsi mahasiswa memilih kondisi cuaca hujan lebat sebesar 118 responden (59%) sebagai kondisi cuaca yang dapat mempengaruhi kewaspadaan mahasiswa saat menyeberang. Sedangkan kondisi cuaca kedua terbanyak adalah kondisi angin kencang yaitu 35 (17,5%). dan pada kondisi cuaca gerimis menunjukkan 27 (13%) responden serta sebagian kecil mahasiswa memilih kondisi cuaca panas yaitu sebesar 20 (10%) responden.

Tabel berikut menunjukkan bahwa mahasiswa yang memilih kondisi cuaca hujan lebat sebagai kondisi cuaca yang dapat mempengaruhi kewaspadaan mahasiswa saat menyeberang terbanyak berada pada area Karet/senggol yaitu 31 (62,0%) dari 50 responden di setiap areanya. Dan mahasiswa yang memilih kondisi cuaca hujan lebat terendah berada pada area perlintasan Stasiun Pocin sebanyak 28 (56,0%) dari 50 responden di setiap areanya.

Tabel 12  
Distribusi Persepsi Responden  
Berdasarkan Kondisi Cuaca di Tempat Penyeberangan

Tempat Menyeberang	Kondisi Cuaca				Total
	Gerimis	Hujan Lebat	Angin	Panas Terik	
Stasiun UI	4 (8,0%)	29 (58,0%)	12 (24,0%)	5 (10,0%)	50
Barel	4 (8,0%)	30 (60,0%)	10 (20,0%)	6 (12,0%)	50
Stasiun Pocin	7 (14,0%)	28 (56,0%)	9 (18,0%)	6 (12,0%)	50
Karet/senggol	12 (24,0%)	31 (62,0%)	4 (8,0%)	3 (6,0%)	50
Total	27 (13,5%)	118 (59,0%)	35 (17,5%)	20 (10,0%)	200 (100%)

### 5.2.9. Struktur Jalan

Tabel 13  
Distribusi Persepsi Responden  
Mengenai Kondisi Struktur Jalan Pada Perlintasan KRL UI-Margonda

Struktur Jalan	Jumlah	Persentase
Beresiko	184	92,0
Tidak Beresiko	16	8,0
Total	200	100,0

Didapatkan data bahwa sebanyak 184 (92%) mahasiswa menyatakan struktur jalan beresiko dan sisanya 16 (8%) mahasiswa menyatakan bahwa struktur jalan KRL dengan jalan raya/ setapak tidak beresiko.

Berdasarkan Tabel berikut, mahasiswa yang menyatakan struktur jalan beresiko terbanyak dalam area menyeberang, yaitu pada perlintasan Karet/senggol sebanyak 48 (96,0%) mahasiswa dari 50 responden, sedangkan pada perlintasan Barel dan Stasiun Pocin sebanyak 46 (92,0%) mahasiswa. Dan yang terendah pada perlintasan Stasiun UI 44 (88,0%) mahasiswa dari 50 responden di tiap areanya.



Tabel 14  
Distribusi Persepsi Mahasiswa  
Berdasarkan Kondisi Struktur Jalan di Tempat Penyeberangan

Tempat Menyeberang	Struktur Jalan		Total
	Beresiko	Tidak Beresiko	
Stasiun UI	44 (88,0%)	6 (12,0%)	50
Barel	46 (92,0%)	4 (8,0%)	50
Stasiun Pocin	46 (92,0%)	4 (8,0%)	50
Karet/senggol	48 (96,0%)	2 (4,0%)	50
Total	184 (92,0%)	16 (8,0%)	200 (100%)

#### 5.2.10. Siang dan Malam Hari

Tabel 15  
Distribusi Persepsi Responden  
Tentang Kondisi Aman Saat Menyeberang Perlintasan KRL UI-Margonda

Kondisi Aman	Jumlah	Persentase
Malam	127	63,5
Siang	73	36,5
Total	200	100,0

Berdasarkan jawaban responden didapatkan data bahwa sebagian besar persepsi mahasiswa sebesar 127 (63,5%) responden menyatakan malam hari lebih aman, sedangkan mahasiswa yang menyatakan siang hari lebih aman saat menyeberang di perlintasan KRL UI-Margonda sebanyak 73 mahasiswa (36,5%) dari 200 responden.

Tabel berikut menunjukkan bahwa mahasiswa yang menyatakan malam hari lebih aman saat menyeberang terbanyak berada pada area Karet/senggol yaitu 41 (82,0%) dari 50 responden di setiap areanya. Dan mahasiswa yang menyatakan siang hari lebih aman saat menyeberang terbanyak berada pada area perlintasan Stasiun Pocin sebanyak 26 (52,0%) dari 50 responden di setiap areanya.

Tabel 16  
Distribusi Persepsi Mahasiswa  
Berdasarkan Kondisi Aman di Tempat Penyeberangan

Tempat Menyeberang	Siang/malam Hari		Total
	Malam	Siang	
Stasiun UI	24 (48,0%)	26 (52,0%)	50
Barel	32 (64,0%)	18 (36,0%)	50
Stasiun Pocin	30 (60,0%)	20 (40,0%)	50
Karet/senggol	41 (82,0%)	9 (18,0%)	50
Total	127 (63,5%)	73 (36,5%)	200

### 5.2.11. Keramaian

Sebagian besar responden yang menjadi sampel penelitian memilih keramaian dapat mempengaruhi konsentrasi saat menyeberang di perlintasan kereta api. Seperti terlihat pada tabel berikut.

Tabel 17  
Distribusi Persepsi Responden Mengenai Pengaruh Tingkat Keramaian Perlintasan Terhadap Kewaspadaan Saat Menyeberang di Perlintasan KRL UI-Margonda

Tingkat Keramaian	Jumlah	Persentase
Mempengaruhi	142	71,0
Tidak Mempengaruhi	58	29,0
Total	200	100,0

Berdasarkan hasil analisis didapatkan data bahwa sebagian besar mahasiswa yang memilih tingkat keramaian dapat mempengaruhi kewaspadaan mahasiswa saat menyeberang ialah sebanyak 142 (71%) responden. Sedangkan sebanyak 58 (29%) mahasiswa memilih tingkat keramaian tidak mempengaruhi kewaspadaan mahasiswa saat menyeberang.

Tabel 18  
Distribusi Persepsi Responden  
Berdasarkan Pengaruh Tingkat Keramaian di Tempat Penyeberangan

Tempat Menyeberang	Tingkat Keramaian		Total
	Mempengaruhi	Tidak Mempengaruhi	
Stasiun UI	37 (74,0%)	13 (26,0%)	50
Barel	41 (82,0%)	9 (18,0%)	50
Stasiun Pocin	31 (62,0%)	19 (38,0%)	50
Karet/senggol	33 (66,0%)	17 (34,0%)	50
Total	142 (71,0%)	58 (29,0%)	200

Berdasarkan Tabel di atas, mahasiswa yang memilih tingkat keramaian dapat mempengaruhi kewaspadaan mahasiswa saat menyeberang terbanyak dalam area menyeberang, yaitu pada perlintasan Stasiun UI sebanyak 37 (74,0%) mahasiswa dari 50 responden, sedangkan mahasiswa yang memilih tingkat keramaian tidak dapat mempengaruhi kewaspadaan mahasiswa saat menyeberang terbanyak pada perlintasan Barel sebanyak 9 (18,0%) mahasiswa dari 50 responden.

#### 5.2.12. Kewaspadaan

Tabel 19  
Distribusi Tingkat Kewaspadaan Responden  
Saat Menyeberang di Perlintasan KRL UI-Margonda

Kewaspadaan	Jumlah	Persentase
Baik	121	60,5
Kurang Baik	79	39,5
Total	200	100,0

Berdasarkan hasil analisis didapatkan data bahwa mahasiswa yang memiliki kewaspadaan baik saat menyeberang di perlintasan KRL UI-Margonda sebanyak 121 (60,5%) responden, sedangkan sebanyak 79 (39,5%) responden memiliki

kewaspadaan kurang baik. Berarti sebagian besar mahasiswa waspada saat menyeberang di perlintasan.

Tabel 20  
Distribusi Responden  
Berdasarkan Tingkat Kewaspadaan di Tempat Penyeberangan

Tempat Menyeberang	Kewaspadaan		Total
	Baik	Kurang Baik	
Stasiun UI	37 (74,0%)	13 (26,0%)	50
Barel	26 (52,0%)	24 (48,0%)	50
Stasiun Pocin	30 (60,0%)	20 (40,0%)	50
Karet/senggol	28 (56,0%)	22 (44,0%)	50
Total	121 (60,5%)	79 (39,5%)	200 (100%)

Berdasarkan Tabel di atas, mahasiswa yang memiliki kewaspadaan baik terbanyak dalam area menyeberang, yaitu pada perlintasan Stasiun UI sebanyak 37 (74,0%) mahasiswa dari 50 responden, pada urutan kedua dan ketiga pada perlintasan Stasiun Pocin 30 (60,0%) mahasiswa, Karet/senggol 28 (56,0%) mahasiswa. Dan yang terendah pada perlintasan Barel 26 (52,0%) mahasiswa. Sedangkan mahasiswa yang memiliki kewaspadaan kurang baik terbanyak dalam area menyeberang, yaitu pada perlintasan Barel sebanyak 24 (48,0%) mahasiswa dari 50 responden.

### 5.2.13. Perilaku aman saat menyeberang

Dari hasil kuesioner yang dilakukan secara langsung terhadap mahasiswa terlihat bahwa sebagian besar mahasiswa sebanyak 151 (75,5%) berperilaku aman saat menyeberang di perlintasan KRL UI-Margonda. Sedangkan mahasiswa yang tidak berperilaku aman sebanyak 49 (24,5%) responden seperti terlihat pada tabel berikut.

Tabel 21  
Distribusi Perilaku Responden  
Saat Menyeberang di Perlintasan KRL UI-Margonda

Perilaku	Jumlah	Persentase
Aman	151	75,5
Tidak Aman	49	24,5
Total	200	100,0

Tabel berikut menunjukkan bahwa mahasiswa yang berperilaku aman saat menyeberang di perlintasan KRL terbanyak berada pada perlintasan Stasiun UI yaitu 31 (62,0%) dari 50 responden di setiap areanya. Dan mahasiswa yang berperilaku tidak aman terbanyak saat menyeberang berada pada area perlintasan Karet/senggol sebanyak 32 (64,0%) dari 50 responden di setiap areanya.

Tabel 22  
Distribusi Mahasiswa  
Berdasarkan Perilaku di Tempat Penyeberangan

Tempat Menyeberang	Perilaku		Total
	Aman	Tidak Aman	
Stasiun UI	43 (86,0%)	7 (14,0%)	50
Barel	38 (76,0%)	12 (24,0%)	50
Stasiun Pocin	37 (74,0%)	13 (26,0%)	50
Karet/senggol	33 (66,0%)	17 (34,0%)	50
Total	151 (75,5%)	49 (24,5%)	200 (100%)

### 5.3. Hasil Analisis Bivariat

Analisis ini dilakukan untuk melihat hubungan dari masing-masing variabel independen dengan kewaspadaan responden saat menyeberang, menggunakan uji Chi Square dengan derajat kepercayaan 95%.

### 5.3.1. Hubungan Pengetahuan dengan Kewaspadaan Saat Menyeberang

Dari hasil penelitian didapatkan bahwa dari 147 responden yang berpengetahuan baik, terdapat 98 (66,7%) responden yang memiliki kewaspadaan baik dan dari 53 responden yang berpengetahuan tidak baik terdapat 30 (56,6%) responden yang mempunyai kewaspadaan kurang baik. Dari tabel silang ini dapat diketahui bahwa responden yang memiliki pengetahuan baik cenderung memiliki peluang untuk lebih waspada.

Tabel 23  
Hubungan Pengetahuan dengan Kewaspadaan Saat Menyeberang

Pengetahuan	Kewaspadaan		Total	OR 95 % CI	p value
	Baik	Kurang Baik			
Baik	98 (66,7%)	49 (33,3%)	147	2,609 1,372 - 4,959	0.005
Tidak Baik	23 (43,4%)	30 (56,6%)	53		
Total	121 (60,5%)	79 (39,5%)	200		

Hasil uji statistik yang dilakukan untuk menghubungkan antara pengetahuan dan kewaspadaan saat menyeberang, didapatkan nilai  $p=0,005$  yang berarti bahwa pada  $\alpha = 5\%$  terdapat perbedaan yang signifikan antara pengetahuan dengan kewaspadaan saat menyeberang ( $p \leq \alpha$ ). berarti hipotesis nol ( $H_0$ ) ditolak, sehingga ada hubungan antara pengetahuan dengan kewaspadaan mahasiswa saat menyeberang diperlintasan KRL.

Dari nilai (OR) yaitu 2,609 (95% CI : 1,372 - 4,959) dapat diketahui bahwa responden yang berpengetahuan baik mempunyai peluang untuk waspada 2,6 x (kali) dibandingkan responden yang berpengetahuan tidak baik.

### 5.3.2. Hubungan Sikap dengan Kewaspadaan Saat Menyeberang

Hasil analisis hubungan antara sikap dengan kewaspadaan mahasiswa saat menyeberang diperoleh bahwa ada sebanyak 105 (68,2%) dari 154 mahasiswa yang mempunyai sikap baik memiliki kewaspadaan baik, sedangkan diantara sikap yang tidak baik ada 16 (34,8%) dari 46 responden yang memiliki kewaspadaan baik. Hasil uji statistik diperoleh nilai  $p = 0,000$  maka dapat disimpulkan ada perbedaan proporsi kewaspadaan baik antara sikap yang baik dan tidak baik, berarti ada hubungan yang signifikan antara sikap dengan kewaspadaan saat menyeberang ( $H_0$  ditolak).

Dari hasil analisis diperoleh nilai OR 4,018, artinya mahasiswa yang memiliki sikap baik mempunyai peluang 4 kali lebih waspada dibanding mahasiswa yang memiliki sikap tidak baik.

Tabel 24  
Hubungan Sikap dengan Kewaspadaan Saat Menyeberang

Sikap	Kewaspadaan		Total	OR 95 % CI	p value
	Baik	Kurang Baik			
Baik	105 (68,2%)	49 (31,8%)	154	4,018 2,005 – 8,051	0.000
Tidak Baik	16 (34,8%)	30 (65,2%)	46		
Total	121 (60,5%)	79 (39,5%)	200		

### 5.3.3. Hubungan Kepentingan dengan Kewaspadaan Saat Menyeberang

Pada tabel 10 dalam uji univariat terlihat hubungan antara kepentingan dengan kewaspadaan saat menyeberang, yaitu, dapat diketahui bahwa pendapat mahasiswa yang menyatakan kepentingan mempengaruhi kewaspadaan mahasiswa saat menyeberang sebanyak 177 (88,5%) responden, sedangkan mahasiswa yang menyatakan kepentingan tidak mempengaruhi kewaspadaan mahasiswa sebanyak 23 responden (11,5%).

Sehingga sebagian besar mahasiswa menyatakan kepentingan dapat mempengaruhi kewaspadaan mahasiswa saat menyeberang di perlintasan KRL UI-Margonda. Hal ini berarti kepentingan dapat mempengaruhi kewaspadaan mahasiswa saat menyeberang di Perlintasan UI-Margonda.

#### **5.3.4. Hubungan Fasilitas dengan Kewaspadaan Saat Menyeberang**

Pada tabel 5 dalam uji univariat terlihat hubungan antara fasilitas penyeberangan dengan kewaspadaan saat menyeberang, yaitu, dapat diketahui bahwa terdapat 50 mahasiswa (25%) yang menyatakan bahwa kondisi fasilitas penyeberangan sudah baik, dan terdapat 150 mahasiswa (75%) yang menyatakan bahwa kondisi fasilitas penyeberangan tidak baik. Hal tersebut sesuai dengan pengukuran hasil checklist pada tabel 4 dari empat area penyeberangan hanya satu yang baik.

Sehingga fasilitas penyeberangan menunjang penerapan kewaspadaan mahasiswa. Hal ini berarti fasilitas penyeberangan dapat mempengaruhi kewaspadaan mahasiswa saat menyeberang di perlintasan UI-Margonda.

#### **5.3.5. Hubungan Cuaca dengan Kewaspadaan Saat Menyeberang**

Tabel 11 memperlihatkan kondisi cuaca menurut persepsi mahasiswa yang dapat mempengaruhi konsentrasi saat menyeberang. Dapat diketahui bahwa sebagian besar mahasiswa memilih kondisi cuaca hujan lebat sebesar 118 responden (59%) dari 200 responden sebagai kondisi cuaca yang dapat mempengaruhi kewaspadaan mahasiswa saat menyeberang. Sehingga kondisi cuaca dapat mempengaruhi kewaspadaan mahasiswa saat menyeberang di perlintasan KRL UI-Margonda.



### 5.3.6. Hubungan Struktur Jalan dengan Kewaspadaan Saat

#### Menyeberang

Pada tabel 13 didapatkan bahwa dari 184 responden yang menyatakan struktur jalan beresiko, terdapat 112 (60,9%) responden yang memiliki kewaspadaan baik dan dari 16 responden yang menyatakan struktur jalan tidak beresiko, terdapat 7 (43,8%) responden yang mempunyai kewaspadaan yang kurang baik.

Tabel 25  
Hubungan Struktur Jalan dengan Kewaspadaan Saat Menyeberang

Struktur Jalan	Kewaspadaan		Total	OR 95 % CI	p value
	Baik	Kurang Baik			
Beresiko	112 (60,9%)	72 (39,1%)	184	1,210 0,431 – 3,393	0,924
Tidak Beresiko	9 (56,3%)	7 (43,8%)	16		
Total	121 (60,5%)	79 (39,5%)	200		

Dari hasil uji kai kuadrat terlihat tidak ada hubungan yang bermakna antara struktur jalan dengan dengan kewaspadaan mahasiswa saat menyeberang dimana p value = 0,924 ( $p > \alpha$ ) berarti struktur jalan tidak mempengaruhi kewaspadaan mahasiswa saat menyeberang. Namun dari hasil perhitungan *odds ratio*, menunjukkan bahwa mahasiswa yang menyatakan “struktur jalan diperlintasan memiliki resiko” mempunyai kecenderungan untuk lebih waspada 1,210 kali lebih besar daripada mahasiswa yang menyatakan tidak menyatakan struktur jalan memiliki resiko.

### 5.3.7. Hubungan Siang/Malam Hari dengan Kewaspadaan Saat

#### Menyeberang

Pada tabel 15 dalam uji univariat terlihat hubungan antara kondisi Siang/ Malam hari dengan kewaspadaan saat menyeberang, yaitu, dapat diketahui bahwa

sebagian besar persepsi mahasiswa sebesar 127 (63,5%) responden menyatakan malam hari lebih aman, sedangkan mahasiswa yang menyatakan siang hari lebih aman dalam menyeberang sebanyak 73 responden (36,5%).

Sehingga sebagian besar mahasiswa menyatakan kondisi malam hari menjadi salah satu faktor 'aman' yang mempengaruhi kewaspadaan mahasiswa saat menyeberang. Hal ini berarti kondisi siang/malam hari dapat mempengaruhi kewaspadaan mahasiswa saat menyeberang di Perlintasan KRL UI-Margonda.

### 5.3.8. Hubungan Keramaian dengan Kewaspadaan Saat Menyeberang

Dari tabel silang terlihat bahwa mahasiswa yang memilih tingkat keramaian dapat mempengaruhi konsentrasi saat menyeberang” lebih cenderung waspada 89 (62,7%) dibandingkan mahasiswa yang memilih tingkat keramaian hanya 32 (55,2%) yang waspada.

Hasil uji kai kuadrat terlihat bahwa tidak ada hubungan yang bermakna antara tingkat keramaian dengan kewaspadaan mahasiswa ( $p$  value = 0,409). Akan tetapi dari hasil analisis diperoleh nilai OR 1,364 artinya mahasiswa yang menyatakan ”keramaian” mempunyai peluang 1,364 kali memiliki kewaspadaan yang baik dibanding mahasiswa yang menyatakan ”tidak ramai”

Tabel 26  
Hubungan Tingkat Keramaian dengan Kewaspadaan Saat Menyeberang

Tingkat Keramaian	Kewaspadaan		Total	OR 95 % CI	p value
	Baik	Kurang Baik			
Mempengaruhi	89 (62,7%)	53 (37,3%)	142	1,364 0,735 – 2,534	0,409
Tidak Mempengaruhi	32 (55,2%)	26 (44,8%)	58		
Total	121 (60,5%)	79 (39,5%)	200		

### 5.3.9. Hubungan Kewaspadaan dengan Perilaku Aman Saat

#### Menyeberang

Dari hasil penelitian didapatkan bahwa dari 121 responden yang memiliki kewaspadaan baik, terdapat 98 (81%) responden yang berperilaku aman dan dari 79 responden yang memiliki kewaspadaan kurang baik terdapat 26 (32%) responden yang berperilaku tidak aman. Dari tabel silang ini dapat diketahui bahwa responden yang memiliki kewaspadaan baik cenderung memiliki peluang untuk berperilaku aman.

Tabel 27  
Hubungan Kewaspadaan dengan Perilaku Aman Saat Menyeberang

Kewaspadaan	Perilaku		Total	OR 95 % CI	P value
	Aman	Tidak Aman			
Baik	98 (81%)	23 (19%)	121	2,090 1,088 – 4,016	0,039
Kurang Baik	53 (67,1%)	26 (32,9%)	79		
Total	151 (75,5%)	49 (24,5%)	200		

Hasil uji statistik yang dilakukan untuk menghubungkan antara kewaspadaan dan perilaku saat menyeberang, didapatkan nilai  $p=0,039$  yang berarti bahwa pada  $\alpha = 5\%$  terdapat perbedaan yang signifikan antara kewaspadaan dengan pengetahuan saat menyeberang ( $p \leq \alpha$ ). berarti pada penelitian ini dapat disimpulkan ( $H_0$  ditolak) bahwa ada hubungan antara kewaspadaan dengan perilaku mahasiswa saat menyeberang di perlintasan kereta api.

Dari nilai (OR) yaitu 2,090 (95% CI : 1,088 – 4,016) dapat diketahui bahwa responden yang memiliki kewaspadaan baik cenderung mempunyai peluang untuk berperilaku aman saat menyeberang 2,090 kali dibandingkan responden yang memiliki kewaspadaan tidak baik.

## **BAB 6**

### **PEMBAHASAN**

Pejalan kaki merupakan salah satu pengguna jalan yang sangat rentan terjadi kecelakaan. Disamping itu perlintasan jalan juga dapat menjadi salah satu faktor yang mendukung terjadinya kecelakaan, dimana tempat bertemunya para pengguna jalan lain termasuk kereta api, sehingga perlu adanya perlakuan khusus terkait fasilitas dan rambu-rambu lalu lintas untuk mengantisipasi terjadinya kecelakaan.

#### **6.1. Karakteristik Area Penelitian**

Karakteristik tempat perlintasan KRL dibagi menjadi empat area, yaitu :

##### **6.1.1. Perlintasan Stasiun UI**

Perlintasan Stasiun UI merupakan area perlintasan dekat dengan Stasiun UI yang difasilitasi tempat penyeberangan dengan rambu-rambu pasif. Sebagian besar penyeberang adalah mahasiswa. Terdapat dua jalur penyeberangan yang salah satunya tidak menggunakan pintu penyeberangan. Banyak terdapat pedagang kaki lima disekitar perlintasan KRL.

Apabila KRL melintas, akan terdengar sirene yang menandakan bahwa KRL akan melintasi area tersebut dan diteruskan dengan penjelasan secara lisan bahwa KRL datang dari arah Bogor/Jakarta dan akan berhenti atau tidak (terutama KRL Exspres)

##### **6.1.2. Perlintasan Hukum (Kober)**

Perlintasan diantara dua stasiun (UI dan Pocin) dan berada didepan Fakultas Hukum UI yang diperuntukan khusus pejalan kaki. Area ini cukup strategis bagi mahasiswa Fakultas Hukum atau masyarakat yang akan sholat di Masjid UI dari

jalan Margonda. Perlintasan ini tidak terlalu ramai karena tidak adanya pedagang K5 dan hanya terdapat toko buku, photocopy dan makanan, itu pun hanya disatu sisi perlintasan.

Rambu – rambu yang terdapat diperlintasan ini hanya berupa tanda peringatan (safety sign) disalah satu sisinya. Jika ada KRL melintas, maka hanya dapat terlihat oleh indera pengelihatannya di dua arah yang berbeda.

### **6.1.3. Perlintasan Pondok Cina (POCIN)**

Perlntasan dekat dengan Gedung Biru dan Stasiun Pondok Cina yang dapat dilalui kendaraan bermotor. Perlntasan ini dilengkapi dengan fasilitas penyeberangan, mulai dari pintu perlintasan, rambu – rambu aktif dan pasif hingga adanya petugas yang menjaga pintu perlintasan. Kondisi perlintasan ini cukup ramai, karena yang menyeberang bukan hanya pejalan kaki. Dan di area tersebut banyak terdapat pedagang kaki lima.

Apabila KRL akan melintas, maka akan terdengar sirene yang menandakan bahwa KRL akan melintasi area tersebut diikuti dengan tertutupnya pintu perlintasan dan diteruskan dengan penjelasan secara lisan bahwa KRL datang dari arah Bogor/Jakarta dan akan berhenti atau tidak (terutama KRL Exspres)

### **6.1.4. Perlntasan Senggol/ karet**

Perlntasan ini berada di Gang Senggol menuju Karet, setelah stasiun Pocin yang mengarah ke Bogor. Kondisi penyeberangan ini tertutup oleh tembok beton dikedua sisinya, sehingga jarak pandang penyeberang dengan KRL tidak bebas. Dan hanya terdapat satu buah tanda peringatan. Terdapat pedagang kaki lima disekitar perlintasan tersebut.

## 6.2. Analisis Univariat

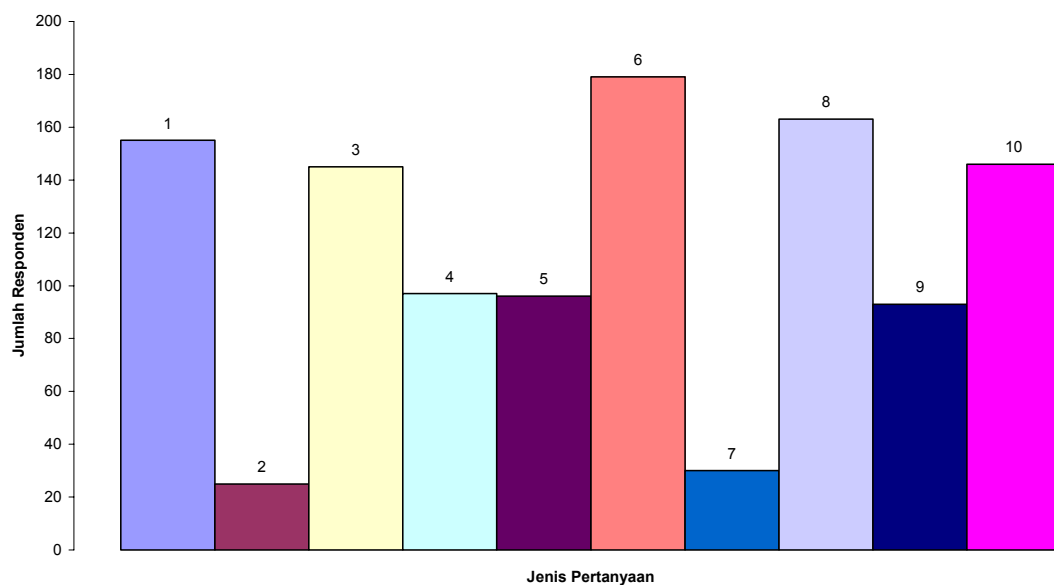
### 6.2.1. Pengetahuan Menyeberang dengan aman

**Fishben dan Ajzen** mengatakan pengetahuan seseorang tentang sesuatu akan mempengaruhi sikapnya, sikap lalu mempengaruhi prilakunya. Maka untuk mengetahui tingkat pengetahuan mengenai aspek keselamatan dalam menyeberang rel kereta, peneliti menggolongkan dalam 4 pernyataan yaitu :

- 2 pernyataan terkait pengetahuan pengertian perlintasan dan laju kereta
- 4 pernyataan tentang pengetahuan fungsi fasilitas penyeberangan
- 1 pernyataan tentang pengetahuan aspek hukum pada perlintasan kereta
- 2 pernyataan tentang pengetahuan cara dan posisi aman dalam menyeberang

Dari empat pernyataan tersebut mempunyai jumlah keseluruhan nilai 10 poin. Sehingga penggolongan tingkat pengetahuan responden dibagi dalam dua kategori, yaitu: baik (60-100%) dan tidak baik (0-50%).

**Grafik Tingkat Pengetahuan Mahasiswa**



Dari grafik diatas terlihat, bahwa dari 200 responden yang menjawab 10 pertanyaan, sebagian besar responden mengetahui pengertian tentang perlintasan, fungsi dari fasilitas penyeberangan dan cara/ posisi menyeberang yang aman. Sedangkan tentang pertanyaan kecepatan KRL yang dalam teori menyatakan ”apabila kecepatan KRL melaju  $100 \text{ km/jam}$ , dibutuhkan jarak sejauh 1 km untuk berhenti”, mahasiswa sebagian besar tidak mengetahuinya (pada grafik → No.2). Dan juga tentang aspek hukum yang menyatakan ” Menerobos pintu perlintasan melanggar UU No.23/2007 dengan ancaman kurungan, 3 bulan dan denda sebesar-besarnya Rp.15.000.000” mahasiswa sebagian besar tidak mengetahuinya (pada grafik → No.7), hal itu dikarenakan penjelasan atau promosi yang kurang terhadap mahasiswa.

Tingkat pengetahuan mahasiswa juga dapat didukung dengan banyaknya informasi yang didapat mahasiswa tentang aspek keselamatan, hal ini terbukti pada tabel 7, dari mahasiswa yang berpengetahuan baik, sebagian besar terdapat di penyeberangan Karet/senggol yang sebagian besar penyeberangnya adalah mahasiswa FKM UI.

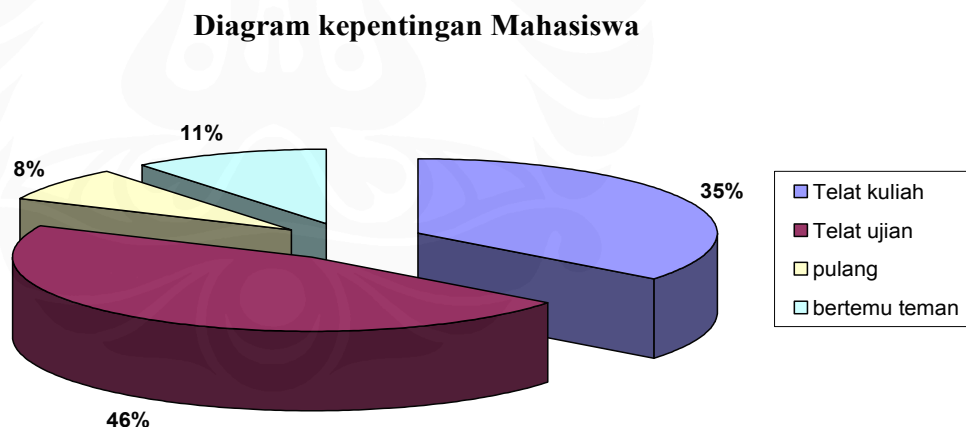
### **6.2.2. Sikap Responden**

Dengan hasil yang diperoleh dari data kuesioner, bahwa sikap mahasiswa dalam menyeberang perlintasan KRL mempunyai kecenderungan sikap yang baik. Menurut **Newcomb** (seorang ahli psikologi sosial), menyatakan bahwa sikap itu merupakan kesiapan atau kesediaan untuk bertindak, dan bukan pelaksanaan motif tertentu. Hal ini terwujud dalam jawaban yang dipilih responden yang sebagian besar setuju dengan pernyataan yang mendukung atau memihak pada objek sikap (*favorable*). Sikap hanya akan ada artinya bila ditempatkan dalam bentuk pernyataan

prilaku, baik lisan maupun perbuatan (Azwar, 1988). Ini terlihat pada 10 pertanyaan yang keseluruhan aspeknya dalam bentuk perilaku dan kesiapan dalam menyeberang. Sehingga pernyataan perilaku, baik lisan maupun perbuatan yang ada dalam kuesioner, dapat menggambarkan secara garis besar kecenderungan sikap baik yang dimiliki oleh mahasiswa saat menyeberang.

### 6.2.3. Kepentingan

Dari data yang diperoleh hasil penelitian yang telah digambarkan pada tabel 10, bahwa sebagian besar mahasiswa yang menjadi sampel menyatakan kepentingan dapat mempengaruhi kewaspadaan mahasiswa dalam menyeberang di perlintasan KRL UI-Margonda. Penelitian ini dibagi dalam empat pertanyaan. Salah satu pertanyaan memfokuskan kepada sesuatu urusan/ kepentingan yang dapat membuat mahasiswa tergesa – gesa saat menyeberang rel, ini terlihat pada diagram dibawah ini:



Sebagian besar mahasiswa memilih ujian mata kuliah sebagai kepentingan yang amat perlu dilakukan, sehingga membuat mahasiswa tergesa – gesa dalam menyeberang disaat ujian tersebut akan/ telah berlangsung. Walaupun pada kenyataan, apabila dibandingkan antara kepentingan dengan keselamatan pribadi, responden lebih mementingkan aspek keselamatan dirinya dibandingkan urusannya.



#### **6.2.4. Fasilitas Penyeberangan**

Dari hasil observasi area perlintasan yang terdapat di empat titik dengan menggunakan check list, memperlihatkan bahwa perlintasan yang memiliki fasilitas penyeberangan baik hanya pada area penyeberangan Sasiun Pocin. Perlintasan tersebut baik karena dua diantaranya (Barel dan Senggol) merupakan penyeberangan yang tidak resmi. Dan satu perlintasan dekat/disamping Stasiun UI.

Meskipun penyeberangan di area Pondok Cina baik, peneliti tidak dapat memastikan fungsi dan kelayakan dari fasilitas penyeberangan di area tersebut. Namun peneliti dapat memastikan bahwa sebagian besar mahasiswa akan lebih wacapa di perlintasan POCIN dibandingkan dengan dua perlintasan lainnya yang tidak resmi. Ini terlihat pada hasil uji hubungan antara tempat menyeberang dengan kewaspadaan pada tabel 20. Bahwa mahasiswa yang memiliki kewaspadaan baik terbanyak dalam area menyeberang, yaitu pada perlintasan Stasiun UI sebanyak 37 (74,0%) mahasiswa dari 50 responden dan pada urutan kedua pada perlintasan Stasiun Pocin 30 (60,0%) mahasiswa.

#### **6.2.5. Cuaca**

Cuaca adalah istilah yang digunakan untuk menguraikan semua fenomena yang banyak dan terjadi dalam atmosfer planet. Di Bumi, fenomena cuaca yang sering terjadi adalah angin, awan, hujan, salju, dan badai pasir. Maka dalam penelitian ini peneliti menggunakan variabel cuaca kedalam empat kategori, yaitu : gerimis, Hujan lebat (hujan frontal), angin kencang dan panas terik.

Pada tabel 11 terlihat bahwa dari 200 orang responden, ternyata proporsi responden dengan kondisi cuaca hujan lebat mempunyai proporsi terbanyak untuk mempengaruhi kewaspadaan saat menyeberang, yaitu sebesar 59%. Hal ini dapat

dijadikan gambaran, bahwa bila terjadi hujan lebat, mahasiswa diharapkan tidak menyeberang di perlintasan KRL.

#### **6.2.6. Struktur Jalan**

Jalan ialah jalur yang menghubungkan satu kawasan dengan kawasan yang lain. Salah satunya adalah perlintasan KRL UI-Margonda, dimana menghubungkan daerah Jalan Raya Margonda dengan Kampus Universitas Indonesia. Persilangan jalan rel dengan jalan raya dibuat tidak sebidang (**pasal 91 UU RI No.23 tahun 2007**). Pembangunan perlintasan wajib mendapat izin dari pemilik prasarana perkeretaapian. (**pasal 201 UU RI No.23 tahun 2007**) Karena setiap orang yang membangun perlintasan jalan tanpa izin pemilik prasarana perkeretaapian dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan atau pidana denda paling banyak Rp.1.000.000.000,00 (satu milyar rupiah). Sehingga dari hasil analisis data terbukti bahwa 92% dari mahasiswa yang menyatakan struktur perlintasan antara jalan dan rel berisiko, karena 2 (dua) diantara empat perlintasan merupakan perlintasan tanpa izin (tidak resmi) yang pembangunan, pengoperasian, perawatan dan keselamatan perpotongan antara jalur kereta api dan jalan tidak menjadi tanggung jawab pemegang izin (**pasal 92 UU RI No.23 tahun 2007**) atau pemilik prasarana perkeretaapian. Dan salah satunya (perlintasan pondok cina), meskipun telah mendapatkan izin, tetapi perawatan dan keselamatan perlintasannya tidak memenuhi ketentuan.

#### **6.2.7. Siang dan Malam Hari**

Malam hari didefinisikan sebagai waktu antara tenggelamnya matahari di ufuk (horizon) sebelah barat sampai munculnya matahari di ufuk sebelah timur pada keesokan harinya. Siang hari, dimana sebuah tempat sedang berada pada posisi yang

berhadapan dengan matahari, dan oleh karenanya menjadi terang. Pada penelitian ini siang dan malam hari menunjukkan aman atau tidaknya menyeberang diperlintasan KRL.

Sehingga dari hasil penelitian sebagian besar mahasiswa (63,5%) cenderung memilih malam hari merupakan kondisi aman dalam menyeberang. Hal ini berdasarkan dari alasan responden yang dicantumkan pada kuesioner, diantaranya : bila pada malam hari dapat lebih berhati-hati karena dalam suasana gelap lampu kereta (spot light) dapat menandakan arah datangnya kereta dari jauh, dan tidak terlalu ramai (kondisi tenang) bahkan KRL berhenti beroperasi pada pukul 22.30 s/d 04.00 WIB.

#### **6.2.8. Keramaian**

Ramai identik dengan banyaknya orang, kegaduhan/bising dan berdesak-desakan. Dalam penelitian ini keramaian difokuskan pada area sekitar perlintasan dan perlintasan itu sendiri, sebab dimana ada jalur pejalan kaki, pasti terdapat pedagang K5. Tingkat keramaian merupakan parameter yang digunakan peneliti untuk mengetahui apakah suasana ramai dapat mempegaruhi konsentrasi mahasiswa saat menyeberang.

Hasil analisis menunjukan sebagian besar mahasiswa (71%) menyatakan keramaian di perlintasan rel dapat mempengaruhi konsentrasi mahasiswa saat menyeberang. Hal ini diperkuat dengan jawaban/alasan mahasiswa saat mengisi kuesioner, diantaranya: meskipun mereka (PKL) mengingatkan ada KRL melintas, tetapi mereka memenuhi badan perlintasan dan membuat penyeberang sulit untuk bergerak, tidak bisa mendengar suara kereta karena berisik, dan mahasiswa cenderung melihat orang yang berjualan daripada KRL yang akan melintas.

### 6.2.9. Kewaspadaan

Kewaspadaan menyeberang perlintasan KRL adalah keadaan berhati-hati dan bersiap-siaga dalam berpindah posisi melintasi rel KRL (kamus Bahasa Indonesia). Dari data yang diperoleh hasil penelitian, ternyata banyak dari para mahasiswa waspada saat menyeberang, yakni sebesar 121 (60,5%) responden yang memiliki kewaspadaan baik.

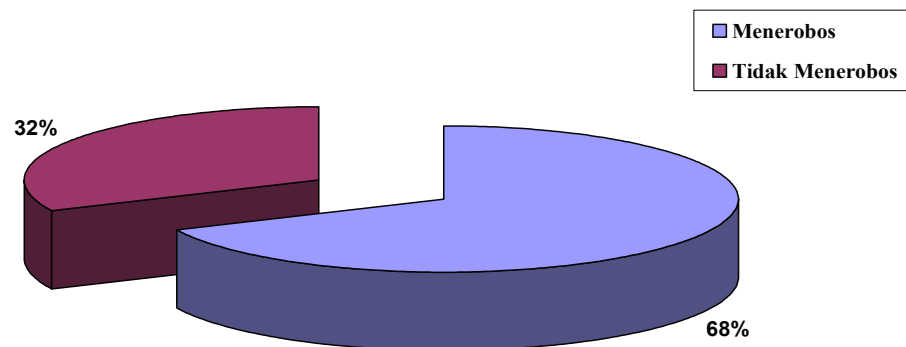
Hal itu menggambarkan bahwa kewaspadaan dipengaruhi dari berbagai aspek yang mendukungnya terutama pada pengetahuan, sikap dan perilaku responden, ini terlihat dari beberapa pernyataan (di kuesioner) mengenai kewaspadaan diadopsi dari pengetahuan, sikap dan perilaku mahasiswa dalam menyeberang, antara lain, sikap berhati-hati, perilaku aman sebelum menyeberang, dan pengetahuan akan fungsi dari rambu-rambu atau fasilitas penyeberangan.

### 6.2.10. Perilaku aman saat menyeberang

Perilaku merupakan respon atau reaksi seseorang terhadap stimulus (rangsangan dari luar) (**Skinner 1938**). Secara lebih rinci perilaku manusia merupakan refleksi dari berbagai gejala kejiwaan, gejala kejiwaan tersebut ditentukan atau dipengaruhi oleh berbagai faktor lain, diantaranya adalah faktor pengalaman, keyakinan, sarana fisik, sosio-budaya masyarakat dan sebagainya (**Notoatmodjo, 2003:163**)

Hasil analisis data menunjukkan bahwa aktifitas/tindakan mahasiswa saat menyeberang relatif masih dalam kondisi aman, yaitu sebagian besar mahasiswa sebanyak 151 (75,5%) berperilaku aman saat menyeberang di perlintasan KRL UI-Margonda. Namun pada kenyataannya masih banyak mahasiswa yang bertindak sesuai dengan kondisi dilapangan, seperti pada diagram dibawah ini.

**Diagram Mahasiswa Menerobos Pintu Perlintasan**



Sebagian besar mahasiswa (68%) dari 200 responden, pernah menerobos pintu perlintasan meskipun pintu perlintasan tersebut telah tertutup.

### 6.3. Analisis Bivariat

#### 6.3.1. Hubungan Pengetahuan dengan Kewaspadaan Saat Menyeberang

Adenan (Ancok, 1987) mengatakan dari lingkungan seseorang mendapatkan pengalaman dan pengetahuan, pengetahuan dapat diperoleh dari pendidikan formal dan informal. Rendahnya pendidikan formal seseorang belum tentu menandakan bahwa pengetahuannya sempit, namun pada umumnya makin tinggi pendidikan seseorang maka makin luas pengetahuannya, dan semakin luas pengetahuannya seseorang dapat diharapkan perilakunya akan semakin baik juga

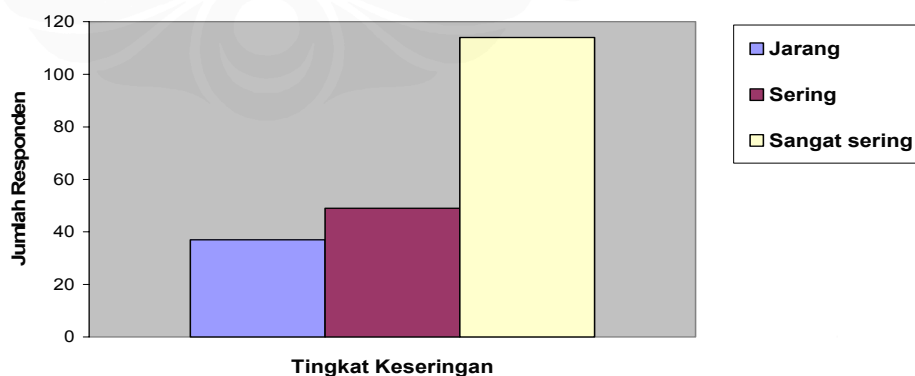
Dalam konteks penelitian ini, pengetahuan tentang aspek keselamatan dalam menyeberang di perlintasan KRL adalah objek yang harus di indera oleh responden. Ini terbukti dari tabel 23 bahwa responden yang memiliki pengetahuan baik cenderung memiliki peluang untuk lebih waspada. Ada hubungan yang signifikan antara pengetahuan dan kewaspadaan saat menyeberang. Berarti pengetahuan mempengaruhi kewaspadaan mahasiswa saat menyeberang di perlintasan UI – Margonda.

Hal tersebut dapat dikatakan demikian karena responden penelitian ini adalah mahasiswa (homogen) yang memiliki pendidikan tinggi dan mereka sebagian besar telah berpengalaman menyeberang di perlintasan KRL kurang lebih selama 2 tahun. Dan ini membuktikan bahwa pengetahuan tentang aspek keselamatan dalam menyeberang yang dimiliki mahasiswa dapat menjadi salah satu cara pencegahan (*preventif*) agar mahasiswa lebih waspada saat menyeberang di perlintasan KRL.

### 6.3.2. Hubungan Sikap Dengan kewaspadaan Saat Menyeberang

**Allport (1954)** mengatakan bahwa sikap adalah pendapat atau pandangan seseorang tentang suatu objek yang mendahului tindakannya. Sikap tidak mungkin terbentuk sebelum mendapat informasi atau melihat objek. Sikap juga merupakan kesiapan untuk bereaksi terhadap objek tertentu dan adanya konsistensi dari reaksi. Dari penjelasan ini dapat disimpulkan bahwa mahasiswa yang menjadi responden adalah semua mahasiswa (100%) yang pernah menyeberang rel dan sebagian besar sangat sering menyeberang (min. 2 x dalam sehari) dengan intensitas pada grafik dibawah ini.

**Grafik Tingkat Keseringan Mahasiswa Menyeberang Rel**



Sehingga sikap mahasiswa telah terbentuk karena telah mendapat informasi atau melihat objek (perlintasan KRL) dari pengalaman/kejadian yang dialami mahasiswa.

Berdasarkan hasil analisis hubungan antara sikap dengan kewaspadaan mahasiswa saat menyeberang diperoleh bahwa ada hubungan yang signifikan antara sikap dengan kewaspadaan saat menyeberang dan mahasiswa yang memiliki sikap baik mempunyai peluang 4 kali memiliki kewaspadaan yang baik dibanding mahasiswa yang memiliki sikap tidak baik. Berarti sikap dapat mempengaruhi kewaspadaan mahasiswa saat menyeberang di perlintasan UI – Margonda.

Adanya hubungan antara sikap dengan kewaspadaan saat menyeberang, mengindikasikan bahwa sikap mahasiswa akan terwujud dalam suatu tindakan "waspada" tergantung pada situasi saat itu. Dan untuk mewujudkan sikap menjadi suatu perbuatan nyata diperlukan faktor pendukung atau suatu kondisi yang memungkinkan untuk terjadinya suatu tindakan, misalnya dengan adanya fasilitas penyeberangan.

### **6.3.3. Hubungan Kepentingan dengan Kewaspadaan Saat Menyeberang**

Kepentingan merupakan salah satu faktor dari pemersepsi yang dapat mempengaruhi persepsi seseorang (**Stephen P Robbins 2001:89**). Sedangkan menurut definisi mental model bahwa persepsi merupakan gambaran realitas yang terdapat dalam pikiran seseorang yang mempengaruhi tindakan seseorang (**Jhon Locke**). Maka dapat disimpulkan bahwa kepentingan secara tidak langsung juga dapat mempengaruhi kewaspadaan seseorang dilihat dari tindakan seseorang dalam memutuskan mana yang lebih penting (kepentingan pribadi atau keselamatan diri).

Hasil uji univariat pada tabel 10 yang menyatakan hubungan antara kepentingan dengan kewaspadaan mahasiswa menunjukkan bahwa sebagian besar sebanyak 177 (88,5%) mahasiswa dari 200 responden menyatakan kepentingan mempengaruhi kewaspadaan mahasiswa saat menyeberang. Maka dapat disimpulkan

ada hubungan yang signifikan antara kepentingan dengan kewaspadaan saat menyeberang.

Hal ini kemungkinan terjadi karena telah terjadi kecelakaan di perlintasan Karet/senggol yang mengakibatkan salah seorang mahasiswi FIK UI tewas saat ia akan melaksanakan ujian pada pagi hari. Dan menurut sumber (teman dekatnya), ia sedang tergesa – gesa saat menyeberang dikarenakan khawatir akan telat masuk kelas saat ujian berlangsung.

#### **6.3.4. Hubungan Fasilitas dengan Kewaspadaan Saat Menyeberang**

Menurut **Downing & Iskandar (1997)**, menyebutkan bahwa dalam perencanaan jalan terdapat 5 (lima) komponen yang dalam perencanaan sangat berorientasi keselamatan khususnya di persimpangan/perlintasan, beberapa diantaranya adalah tata guna lahan harus diatur, sehingga dapat meminimumkan konflik antara lalu lintas dan pejalan kaki. Persimpangan jumlahnya diperkecil dan disederhanakan, juga dilengkapi dengan *service roads*. Jalan dengan hirarki lebih tinggi harus selalu diberi prioritas, di persimpangan rambu/marka STOP dan prioritas (*give way*) harus diberikan pada ruas-ruas jalan yang hirarkinya lebih rendah.

Teori **Downing & Iskandar** menggambarkan aspek pengendalian risiko bahaya pada tahap *engineering control*, termasuk didalamnya fasilitas dan rambu-rambu di persimpangan/perlintasan sehingga dalam penelitian ini, peneliti menarik suatu hubungan bahwa dengan adanya fasilitas/ rambu-rambu dapat menunjang kewaspadaan mahasiswa saat menyeberang di perlintasan KRL. Bahkan dalam peraturan (**Pasal 94 UU RI nomor 23 tahun 2007**) menyebutkan ”Perlintasan yang tidak mempunyai izin dan tidak ada penanggung jawabnya, harus ditutup oleh Pemerintah atau Pemerintah Daerah.”



Berdasarkan hasil hubungan antara fasilitas dengan kewaspadaan mahasiswa saat menyeberang pada tabel 5 diperoleh bahwa mahasiswa yang menyatakan kondisi fasilitas penyeberangan sudah baik terdapat 50 mahasiswa (25%), dan terdapat 150 mahasiswa (75%) yang menyatakan bahwa kondisi fasilitas penyeberangan tidak baik. Hal tersebut sesuai dengan pengukuran hasil checklist pada tabel 4 dari empat area penyeberangan hanya satu yang baik. Sehingga fasilitas penyeberangan menunjang penerapan kewaspadaan mahasiswa. Hal ini berarti fasilitas penyeberangan dapat mempengaruhi kewaspadaan mahasiswa saat menyeberang di perlintasan UI-Margonda.

Hal tersebut dikarenakan mahasiswa sudah terbiasa dengan kondisi perlintasan yang tidak dilengkapi dengan fasilitas dan rambu-rambu yang memadai. Tetapi akan lebih baik lagi bila tempat penyeberangan difasilitasi rambu-rambu dan menutup pintu perlintasan yang tidak resmi, karena kecenderungan seseorang akan mencari jalan pintas/efisien untuk menyeberang. Hal tersebut diperkuat dengan kurang tegasnya pemilik prasarana perkeretaapian dalam menertibkan perlintasan tidak resmi (tidak memiliki izin) dan kurangnya perawatan (*maintenance*) fasilitas tersebut oleh pemegang izin perlintasan. Dalam **Pasal 200 UU RI nomor 23 tahun 2007**, pemilik prasarana perkeretaapian yang memberi izin pembangunan jalan, yang tidak memenuhi ketentuan, dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp. 2.000.000.000,00 (dua milyar rupiah).

### **6.3.5. Hubungan Cuaca dengan Kewaspadaan Saat Menyeberang**

Pada umumnya cuaca dapat merubah pandangan seseorang terhadap aktifitasnya diluar, apabila cuaca terlihat cerah maka mereka akan menikmati kegiatannya, sedangkan jika cuaca mulai berawan (menandakan akan turunnya

hujan) maka mereka membatasi atau mempercepat aktifitasnya diluar. Itu terjadi karena seseorang tidak mempersiapkan segala sesuatunya atas kemungkinan yang akan terjadi.

Pada tabel 11 terlihat bahwa dari 4 (empat) kategori cuaca, sebagian besar mahasiswa memilih kondisi cuaca hujan lebat sebesar 118 responden (59%) dari 200 responden sebagai kondisi cuaca yang dapat mempengaruhi kewaspadaan mahasiswa saat menyeberang. Sehingga kondisi cuaca hujan lebat dapat mempengaruhi kewaspadaan mahasiswa saat menyeberang di perlintasan KRL UI-Margonda.

Hal tersebut dikarenakan daerah depok adalah tempat yang sering dilanda hujan dengan intensitas tinggi. Juga dengan turunnya hujan lebat pada saat menyeberang, mahasiswa cenderung tidak dapat mendengar/ memperhatikan arah datangnya KRL dan dengan kondisi jalur yang dilalui cukup basah, sehingga mahasiswa cenderung memperhatikan langkah kakinya saat menyeberang dibandingkan dengan memperhatikan ada atau tidaknya KRL yang akan melintas.

### **6.3.6. Hubungan Struktur Jalan dengan Kewaspadaan Saat**

#### **Menyeberang**

Lebar pekerasan jalan raya pada persilangan antara jalan rel dengan jalan raya baik yang tanpa atau dengan penutup/palang harus sama dengan lebar pekerasan jalan raya yang bersangkutan. Tiga dari empat area perlintasan yang diteliti merupakan perlintasan yang hanya dilalui oleh para pejalan kaki. Dan dua diantara perlintasan tersebut tidak dilengkapi dengan jalur yang telah diberi pekerasan sesuai dengan lebar pekerasan jalan raya. Sehingga jalur perlintasan tersebut tidak nyaman untuk dilalui.

Secara persentase terlihat perbedaan yang sangat signifikan pada mahasiswa yang menyatakan tentang struktur jalan. Dimana mahasiswa dengan proporsi terbanyak struktur jalan yang beresiko sebesar 92% dan sisanya 8% menyatakan bahwa struktur jalan KRL dengan jalan raya/ setapak tidak beresiko. Namun hal itu berbeda pada tabel 25, yakni dari hasil uji kai kuadrat terlihat tidak ada hubungan yang bermakna antara struktur jalan dengan dengan kewaspadaan mahasiswa saat menyeberang dimana p value = 0,924. jauh dari nilai  $\alpha$  sebesar 5%. Berarti struktur jalan tidak mempengaruhi kewaspadaan mahasiswa saat menyeberang di perlintasan KRL.

Tidak adanya hubungan menandakan bahwa mengetahui akan hal tersebut tidak mempengaruhi kewaspadaan mahasiswa saat menyeberang. Dikarenakan mahasiswa telah mengetahui bahwa struktur jalan perlintasan yang dilaluinya itu tidak baik, hal itu terlihat dari 174 responden memilih struktur jalan yang lebih rendah dari lintasan rel merupakan jalur yang sulit untuk dilintasi. Juga sebanyak 165 responden mengetahui jalan raya yang sebidang dengan jalur rel merupakan perlintasan yang mudah untuk dilalui. (dari data kuesioner). Sehingga mahasiswa mempunyai caranya masing – masing saat menyeberang di perlintasan dalam kondisi struktur jalannya tidak baik atau dapat dikatakan mahasiswa telah beradaptasi dengan kondisi seperti itu.

### **6.3.7. Hubungan Siang/Malam Hari Dengan kewaspadaan Saat Menyeberang**

Untuk sebagian orang, beraktifitas pada malam hari tentu berbeda dengan aktifitas disiang hari. Siang adalah waktu dimana setiap manusia dapat menyaksikan cahaya matahari, sedangkan malam adalah suatu masa (waktu) dimana sebuah

tempat sedang berada pada posisi yang tidak berhadapan dengan matahari. Sehingga dari pergantian siang dan malam dapat mempengaruhi pandangan dan pengelihatan seseorang terhadap kondisi lingkungannya.

Pada tabel 15 dalam uji univariat terlihat hubungan antara kondisi Siang/ Malam hari dengan kewaspadaan saat menyeberang yaitu, dapat diketahui bahwa sebagian besar persepsi mahasiswa sebesar 127 (63,5%) responden menyatakan malam hari lebih aman, sedangkan mahasiswa yang menyatakan siang hari lebih aman dalam menyeberang sebanyak 73 responden (36,5%).

Sehingga sebagian besar mahasiswa menyatakan kondisi malam hari menjadi salah satu faktor 'aman' yang mempengaruhi kewaspadaan mahasiswa saat menyeberang. Hal ini berarti kondisi siang/malam hari dapat mempengaruhi kewaspadaan mahasiswa saat menyeberang di Perlintasan KRL UI-Margonda.

Namun jika dilihat dari mahasiswa yang memilih malam hari, terlihat mereka menitik beratkan pada kondisi intensitas cahaya yang dapat mempengaruhi jarak pandang bebas terhadap KRL yang akan melintas. Hal ini diperkuat dengan tidak difasilitasinya penerangan yang cukup pada beberapa area perlintasan.

#### **6.3.8. Hubungan Keramaian dengan Kewaspadaan Saat Menyeberang**

Ramai tidaknya area perlintasan tergantung dari seberapa sering intensitas penyeberang melintas dan seberapa penting faktor pendorong seseorang untuk melintas. Area perlintasan yang diteliti merupakan perpotongan antara Universitas Indonesia dengan Jalan Raya Margonda yang menghubungkan kota Depok dengan kota Jakarta. dan sekitarnya. Dan lebih dari 10.000 mahasiswa yang sebagian besarnya merupakan pejalan kaki menyeberang di perlintasan KRL. Sehingga tingkat

keramaian menjadi parameter apakah mahasiswa lebih berkonsentrasi pada saat menyeberang.

Hasil uji kai kuadrat Pada tabel 26, terlihat bahwa tidak ada hubungan yang bermakna antara tingkat keramaian dengan kewaspadaan mahasiswa ( $p$ value = 0,409). Tidak adanya hubungan yang berpengaruh antara tingkat keramaian dan kewaspadaan saat menyeberang dikarenakan karamaian justru membantu mengantisipasi kelengahan mahasiswa saat menyeberang, hal itu diperkuat dengan adanya pedagang K5 yang mengingatkan arah datangnya KRL dan jika mahasiswa menyeberang secara bersamaan dengan teman atau orang lain, membuat mereka tidak ragu-ragu dalam menyeberang.

### **6.3.9. Hubungan Kewaspadaan dengan Perilaku Aman Saat**

#### **Menyeberang**

Menurut **Kelman (1958)** perubahan perilaku individu dimulai dengan tahap kepatuhan (*compliance*), identifikasi, kemudian baru menjadi internalisasi. Karena semua responden dalam penelitian ini mempunyai taraf pendidikan yang sama (homogen), maka faktor patuh terhadap peraturan yang berlaku masih dapat menjadi dasar dari ketertiban mahasiswa saat menyeberang perlintasan.

Hasil uji statistik hubungan antara kewaspadaan dengan perilaku menyeberang secara aman diperoleh  $p = 0.039$  berarti pada penelitian ini dapat disimpulkan ( $H_0$  ditolak) bahwa ada hubungan antara kewaspadaan dengan perilaku mahasiswa saat menyeberang di perlintasan kereta api (kewaspadaan dapat mempengaruhi perilaku mahasiswa saat menyeberang) Dan dari responden yang memiliki kewaspadaan baik mempunyai peluang untuk berperilaku aman saat menyeberang 2,090 kali dibandingkan responden yang memiliki kewaspadaan tidak baik.

Adanya hubungan antara kewaspadaan dengan perilaku aman saat menyeberang, menggambarkan bahwa mahasiswa yang waspada saat menyeberang secara tidak langsung telah melakukan perilaku aman pada saat menyeberang, sehingga faktor-faktor yang berhubungan dengan kewaspadaan menjadi parameter untuk membentuk perilaku aman itu sendiri. Dan menurut **skiner** respons atau reaksi terhadap stimulus ini (kewaspadaan) masih terbatas pada pengetahuan/kesadaran, dan sikap yang terjadi pada orang yang menerima stimulus tersebut dan belum dapat diamati secara jelas oleh orang lain. Atau disebut *covert behavior* atau *unobservable behavior*, hal ini menggambarkan munculnya perilaku mahasiswa tidak terlepas dari pengetahuan dan sikapnya dan masih dibutuhkan faktor pendukung lain untuk membentuk tindakan nyata atau praktik (*practice*), yang dengan mudah dapat diamati atau dilihat oleh orang lain, misalnya : dengan adanya peningkatan pengetahuan mahasiswa, terutama pada aspek peraturan, pengadaan dan perawatan fasilitas penyeberangan dan adanya pengawasan serta pemberian sanksi bila ada yang menerobos pintu perlintasan.