

BAB 7

KESIMPULAN DAN SARAN

7.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian, analisis data dan pembahasan maka dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut :

1. Tingkat pengetahuan yang dimiliki mahasiswa tentang aspek keselamatan saat menyeberang di perlintasan kereta cenderung memiliki pengetahuan yang baik dan dapat mempengaruhi kewaspadaan mahasiswa saat menyeberang di perlintasan KRL UI-Margonda.
2. Sikap mahasiswa saat menyeberang menunjukkan sikap yang baik, ini dikarenakan mahasiswa telah mendapat informasi atau melihat objek (perlintasan KRL) dari pengalaman/kejadian yang dialaminya. Dan berdasarkan hasil analisis diperoleh bahwa ada hubungan yang signifikan antara sikap dengan kewaspadaan saat menyeberang. Mahasiswa yang memiliki sikap baik mempunyai peluang 4 kali memiliki kewaspadaan yang baik dibanding mahasiswa yang memiliki sikap tidak baik.
3. Hasil yang didapat dari penelitian terhadap 200 responden diketahui bahwa mahasiswa menyatakan kepentingan dapat mempengaruhi konsentrasi. Secara umum mahasiswa memilih urusan (terlambat ujian) dapat menjadi faktor yang membuat mahasiswa tergesa-gesa saat menyeberang.
4. Dari hasil observasi dan analisis diketahui bahwa sebagian besar fasilitas penyeberangan tidak cukup baik berdasarkan checklist di lapangan. Hal ini terjadi karena terdapat 2 perlintasan yang tidak resmi dan meskipun satu

diantaranya memiliki fasilitas penyeberangan namun fungsi dari fasilitas tersebut belum cukup optimal sehingga fasilitas penyeberangan dapat mempengaruhi kewaspadaan.

5. Situasi/ kondisi (cuaca dan malam hari) dapat mempengaruhi kewaspadaan mahasiswa, sehingga kondisi tersebut dapat menjadi parameter bagi mahasiswa saat menyeberang perlintasan KRL.
6. Tidak ditemukan adanya hubungan bermakna antara struktur jalan dan tingkat keramaian dengan kewaspadaan mahasiswa saat menyeberang. Hal ini dikarenakan sebagian besar mahasiswa telah beradaptasi dengan lingkungan perlintasan yang kurang baik dan mereka dapat mengantisipasi bila terdapat situasi/ kondisi yang tidak baik.
7. Hasil analisis data menunjukkan bahwa aktifitas/tindakan mahasiswa saat menyeberang rata-rata masih dalam kondisi aman, yaitu sebesar 75,5%. Namun kenyataannya, banyak mahasiswa bertindak sesuai dengan kondisi di lapangan.
8. 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. Sehingga kewaspadaan mahasiswa dapat mencerminkan perilaku aman mahasiswa saat menyeberang di perlintasan KRL.

7.2. Saran

Untuk meningkatkan kewaspadaan mahasiswa saat menyeberang, peneliti memberikan sumbang saran yang diharapkan dapat meningkatkan perilaku aman mahasiswa dalam menyeberang.

1. Dilihat dari aspek pengetahuan mahasiswa tentang keselamatan penyeberangan, mahasiswa saat ini pada tahapan kemampuan analisis, yaitu dapat menggambarkan, membedakan, memisahkan, dan mengelompokkan mana yang benar dan tidak. Sebaiknya hal tersebut perlu adanya dukungan dan penekanan terhadap mahasiswa, diantaranya :
 - a. Pada saat penerimaan mahasiswa baru, berupa informasi peringatan secara lisan maupun tulisan dari pihak kampus dan panitia OKK tentang aspek keselamatan penyeberangan.
 - b. Perlu adanya peningkatan pengetahuan mahasiswa, terutama pada aspek hukum dan peraturan yang berlaku dengan cara disisipkan dalam buku saku mahasiswa/ melalui media cetak dan elektronik serta forum diskusi/ seminar.
2. Sikap dapat dipelajari, maka sikap dapat berubah-ubah sesuai dengan keadaan lingkungan disekitar individu yang bersangkutan pada saat-saat yang berbeda. Sehingga sikap positif yang dimiliki mahasiswa saat ini perlu dijaga dengan lingkungan yang kondusif dengan cara menyediakan fasilitas penyeberangan yang memadai dan baik sesuai dengan UU No.23 tahun 2007 untuk dapat dilalui oleh seluruh mahasiswa atau pengguna jalan.

3. Perlu adanya upaya tegas dari pihak Direktorat Jenderal Perkeretaapian untuk menutup perlintasan yang tidak resmi dan merawat perlintasan yang telah resmi dengan memenuhi ketentuan yang berlaku.
4. Apabila akan dibangun jalur penyeberangan di perlintasan KRL UI-Margonda, diharapkan faktor eksternal seperti (fasilitas, cuaca, dan kondisi malam hari) menjadi parameter dalam aspek keselamatan.
5. Diharapkan adanya pertemuan rutin antara pihak kampus (UI) dengan tokoh masyarakat yang tinggal/ beraktivitas di sekitar perlintasan dan petugas penjaga pintu perlintasan untuk berkomitmen dalam membantu menjaga keselamatan di perlintasan KRL UI – Margonda.