

OBSERVASI PERILAKU TIDAK PATUH DI LINTAS SEBIDANG OLEH PENGENDARA MOTOR DAN ANGKUTAN KOTA SAAT *PEAK HOUR* DAN *NON- PEAK HOUR*

Teddymedio Kristo, Liroy Rubianto, & Patricia Lidwina Alvionita Kristianti

Fakultas Psikologi, Universitas Katolik Indonesia Atma Jaya, Jakarta, Indonesia

[Corressponding author: teddymedio@gmail.com](mailto:teddymedio@gmail.com)

Abstrak

Perlintasan sebidang merupakan perlintasan datar yang menyilang pada satu bidang yang sama antara perlintasan kereta api dengan kendaraan darat. Pada lintas sebidang seringkali terjadi pelanggaran yang mana pelanggaran tersebut kerap kali membahayakan hingga menyebabkan terjadinya kecelakaan. Tidak sedikit kasus kecelakaan terjadi karena pengendara memaksa diri agar tetap bisa melewati perlintasan kereta api karena terburu-buru untuk sampai tujuan. Pelanggaran pada lintas sebidang dapat berupa melewati palang kereta saat aba-aba berbunyi, berhenti di depan palang, dan berhenti di ruas jalan arah berlawanan. Maka dari itu, penelitian ini bertujuan untuk mengetahui gambaran perilaku melanggar peraturan lintas sebidang pada saat peak-hour dan non-peak hour. Data yang diambil menggunakan metode observasi, dan dianalisis dengan metode inter-rater reliability. Pelanggaran yang dilakukan pengendara tidak menunjukkan adanya perbedaan saat peak-hour dan non-peak hour. Perilaku melanggar peraturan lintas sebidang dipengaruhi oleh descriptive norms yang menyebabkan adanya kebiasaan melanggar akibat dari pembelajaran terhadap pelanggaran yang lainnya.

Kata kunci: Pelanggaran, Lintas sebidang, Observasi, Norma deskriptif

Abstract

The level crossing is a flat crossing road between trains and vehicles in the same area. Violation behaviour on the level crossing is usually dangerous and causes an accident. A few mishaps occurred because the drivers forced themselves to keep passing the railroad bar. After all, they were in a hurry to get to their destination. The type of violation can be crossing the railroad when the signal was sound, stopped in front of the railroad bar, and stopped on the road in the opposite direction. Therefore, this research describes the difference between breaking the law in railroad crossing at peak-hour and non-peak hours. Observation is used as a method of collecting data, and inter-rater reliability as data analysis. The result of the study does not show a difference between breaking the law behaviour on peak-hour and non-peak hours. Violation behaviour is influenced by a descriptive norm which causes the violating behaviour from learning to other offenders.

Keywords: *Traffic violation, Railroad crossing, Observation, Descriptive norms*

PENDAHULUAN

Di Indonesia, setiap tahunnya mengalami peningkatan dalam pengembangan moda transportasi, salah satunya adalah moda kereta api (Sari, 2019). Kereta api yang melintas di jalan umum memerlukan sebuah jalur perlintasan yang baik agar tidak mengganggu pengendara transportasi darat lainnya. Perlintasan kereta api merupakan persilangan antara jalur kereta api dengan jalan, baik itu jalan raya ataupun jalan setapak kecil lainnya yang menjadi pertemuan antara kereta dengan transportasi darat lainnya. Adanya pertemuan ini dibentuk sebuah aturan bahwa jalan rel menjadi prioritas dibandingkan dengan jalan raya (Sari, 2019).

Salah satu perlintasan yang umum ditemui adalah persilangan lintasan di satu bidang yang sama, yaitu bidang tanah. Pada perlintasan sebidang, terdapat penanda berupa palang kereta yang digunakan untuk memberitahu para pengguna kendaraan bermotor atau pejalan kaki lainnya, bahwa akan ada kereta api yang melintas (Sari, 2019). Adanya palang pintu ini digunakan sebagai pengaman untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Menurut Mulya (dalam Zahra, Yogananti, & Senoprabowo, 2015), kecelakaan di perlintasan sebidang sering terjadi di Indonesia akibat pengguna kendaraan nekat menerobos palang pintu kereta meskipun sudah tertutup. Beberapa kasus kecelakaan di perlintasan sebidang memang murni akibat pelanggaran pengendara kendaraan bermotor, roda empat, dan pengendara lainnya (Sari, 2019). Data

kecelakaan di pintu perlintasan terjadi sebanyak 68 kali pada akhir tahun 2013 dan masih meningkat hingga sekarang.

Prayitno (dalam Sari, 2019) mengatakan bahwa penting bagi pengguna jalan untuk patuh terhadap rambu di dekat perlintasan kereta api sebidang, karena masih banyak warga yang menghiraukan fungsi palang pintu tersebut. Kebanyakan kasus kecelakaan terjadi akibat pengendara memaksakan diri untuk menerobos palang karena terburu-buru untuk sampai ke tempat tujuan. Contoh kasus kecelakaan kereta api yang terkenal adalah tragedi Bintaro 2, yang menewaskan 8 orang pada Desember 2019, dan tragedi Tubagus Angke yang menewaskan 18 orang pada Desember 2015 (Hendrawan, Ghifary, Wicaksono, 2016). Hal ini merupakan contoh kecelakaan kereta api yang disebabkan pengendara yang tidak patuh dalam menaati aturan palang pintu kereta.

Zahra, Yogananti, dan Senoprabowo (2019) mengatakan bahwa kebanyakan pengendara menerobos palang pintu kereta api pada waktu berangkat sekolah, pulang sekolah, berangkat kerja, pulang kerja, ketika hujan, dan ketika terburu-buru. Pada hari kerja, masyarakat rutin menggunakan jalan raya untuk berangkat sekolah atau kantor, serta pulang ke rumah masing-masing menggunakan kendaraan. Rutinitas ini dikategorikan sebagai jam sibuk atau *peak hour*. Menurut Kusumawaty dan Susilo (2020), *peak hour* di Indonesia terjadi saat jam 07.00 – 10.00 dan 15.00 – 18.00. Dengan pernyataan tersebut, maka di luar jam tersebut dikatakan sebagai jam tidak sibuk atau *non-peak hour*.

Menurut Kaunang dan Pinatik (2016), ketidakpatuhan adalah tindakan penolakan/penyimpangan/penyelewengan secara sengaja dari standar, hukum, ataupun peraturan yang berlaku yang seharusnya diterapkan atau dilakukan. Menurut Blass (dalam Ristia, 2019), kepatuhan memiliki beberapa dimensi, salah satunya adalah tindakan (*act*). Dengan kata lain, orang yang tidak patuh adalah orang yang tidak mampu melaksanakan isi dari perintah atau permintaan seseorang secara sadar.

Indonesia sebagai negara berlandaskan hukum, menetapkan aturan sebagai pedoman dalam menjalankan kehidupan bernegara untuk menciptakan kondisi yang aman dan damai. Salah satunya adalah peraturan lalu lintas yang telah ditetapkan pada undang-undang negara, yaitu pada UU No. 22 Tahun 2009, tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Dalam konteks lintas sebidang kereta, pelanggaran mulai terjadi saat sinyal palang sudah berbunyi. Pengendara bermotor yang tetap melaju meskipun sinyal rambu-rambu sudah berbunyi, dianggap telah melanggar peraturan berlalu lintas (Ristia, 2019).

Pada survei awal, peneliti mengunjungi Stasiun Sudimara pada waktu *peak hour* (07.30-08.30 WIB) untuk mengetahui kondisi nyata pelanggaran yang dilakukan oleh masyarakat. Mayoritas penerobos pintu palang adalah pengendara motor, kemudian disusul angkutan kota (angkot). Pelanggaran lain juga terlihat dari banyaknya pengendara motor yang mengambil dua jalur, sehingga membuat arus lalu lintas menjadi tersendat ketika palang kembali terbuka.

Ditemukan juga pengendara yang melanggar batas palang perlintasan yang sudah tertutup dengan berhenti di area luar batas palang. Peneliti juga melihat adanya penjaga pintu palang kereta yang bertugas mengatur perlintasan. Kehadiran petugas tidak berpengaruh terhadap penurunan pelanggaran, sehingga jumlah pelanggaran masih terhitung banyak. Berdasarkan pemaparan diatas, peneliti memutuskan untuk memilih tempat observasi pada Stasiun Sudimara.

Berdasarkan hasil survei awal, peneliti menarik empat indikator perilaku orang yang tidak patuh dalam lintas sebidang. Pertama adalah perilaku tidak berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu kereta api sudah tertutup, ataupun isyarat lainnya. Kedua adalah perilaku berhenti di ruang manfaat jalan kereta (di luar batas palang). Ketiga adalah perilaku berhenti di ruas jalan pengendara arah sebaliknya. Keempat adalah perilaku tidak mengikuti arahan dari petugas lintas sebidang.

Meskipun adanya larangan dan pengaturan terhadap palang pintu kereta api dalam perundang-undangan, tetapi masih banyak kasus kecelakaan kereta api di perlintasan sebidang. Hal ini membuat peneliti tertarik untuk mencari tahu gambaran perilaku ketidakpatuhan pengendara bermotor pada perlintasan sebidang (antara jalur kereta dan jalan raya) saat *non-peak hour* dan *peak hour*. Tujuan penelitian ini untuk melihat frekuensi perilaku ketidakpatuhan pengendara bermotor pada perlintasan sebidang (antara jalur kereta dan jalan raya) saat *non-peak hour* dan *peak hour* dengan menghitung jumlah pelanggaran

berdasarkan jenis kendaraan di Stasiun Sudimara.

Peneliti berharap dengan adanya penelitian ini dapat menjadikan gambaran untuk melakukan penelitian perilaku melanggar lintas sebidang dan menentukan intervensi yang efektif untuk mengurangi terjadinya kecelakaan akibat pelanggaran lintas sebidang. Pengurangan pelanggaran dapat sejalan dengan pilar kesebelas *sustainable development goals* yang membahas mengenai keamanan dalam hidup di permukiman. Hasil penelitian ini juga diharapkan menambah pengetahuan mengenai pelanggaran di lintas sebidang pada saat *peak hour* dan *non-peak hour*, serta menjadi referensi tambahan bagi penelitian selanjutnya.

METODE

Jenis Penelitian

Pada penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif. Menurut Creswell (2016) penelitian kualitatif merupakan jenis penelitian yang memahami makna dari sejumlah individu atau kelompok yang berasal dari masalah sosial. Penelitian akan menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis dari orang-orang dan perilaku yang diamati. Peneliti memutuskan untuk menggunakan metode ini karena ingin menggambarkan perilaku ketidakpatuhan pengendara bermotor pada perlintasan sebidang saat *non-peak hour* dan *peak hour*.

Dalam penelitian ini menggunakan jenis data primer. Data primer diperoleh secara langsung oleh individu yang melakukan penelitian (Salkind, 2010). Data primer dapat diperoleh melalui catatan hasil

wawancara, survei, hasil observasi lapangan, dan eksperimen. Pada penelitian ini, data diperoleh melalui observasi lapangan. Peneliti akan melakukan pengamatan di perlintasan kereta api Stasiun Sudimara. Peneliti akan mengamati perilaku pengendara kendaraan di perlintasan kereta api.

Jenis Observasi

Dalam melihat perilaku ketidakpatuhan pengendara pada lintas sebidang kereta, peneliti menggunakan metode *non-participant* berdasarkan partisipasi *observer*, dan metode *time sampling* berdasarkan sampel observasinya. Metode *non-participant*, dilakukan dimana *observer* tidak ikut secara langsung dalam kegiatan atau proses yang sedang diamati. Metode *time sampling* dilakukan karena pada observasi ini, data terfokus pada frekuensi perilaku ketidakpatuhan dalam satuan waktu tertentu (Gillham dalam Adihesa, 2020).

Metode Pencatatan

Metode pencatatan yang digunakan untuk menghitung perilaku melanggar peraturan di lintas sebidang adalah metode *tally*. Pemilihan metode pencatatan ini berdasarkan dari tujuan penelitian untuk melihat seberapa banyak pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara bermotor pada perlintasan sebidang dalam kurun waktu kurang lebih satu jam. Jika dalam proses observasi didapatkan hasil yang tidak sesuai dalam panduan observasi namun masih berkaitan dengan tujuan observasi, maka hal tersebut akan dicatat menggunakan *anecdotal records*.

Bahan & Alat

Bahan dan alat yang peneliti gunakan adalah kertas yang berisi tabel pencatatan dan pulpen. Peneliti juga menggunakan kamera ponsel untuk mengarsipkan foto berisi gambaran situasi selama observasi berlangsung

Subjek Observasi

Berdasarkan hasil survei awal yang telah dilakukan sebelumnya, pelanggaran terbanyak dilakukan pengendara motor dan angkot, sehingga peneliti memutuskan untuk mengamati keduanya sebagai subjek observasi. Subjek yang di observasi adalah pengendara saat *peak hour* dan *non-peak hour* dengan durasi yang ditentukan dari mulainya sinyal kereta datang berbunyi (palang mulai tertutup), hingga sinyal kereta melintas berhenti (palang mulai terbuka kembali). Jika dalam proses observasi didapatkan pengendara selain subjek yang sudah ditetapkan melakukan pelanggaran, maka hal tersebut akan dicatat menggunakan *anecdotal records*.

Waktu dan Tempat Observasi

Observasi dilakukan di lintas bidang stasiun Sudimara, Jombang, Tangerang Selatan. Peneliti memilih tempat ini dikarenakan dari hasil survei yang telah dilakukan, masih ditemukan perilaku melanggar yang ditunjukkan pengendara. Peneliti juga memperhatikan letak geografis Stasiun Sudimara. Stasiun Sudimara berada di pertengahan Bintaro-BSD dengan Pamulang, di mana Bintaro-BSD merupakan daerah pemukiman dan kantor (contohnya seperti kantor pusat Unilever dan Foresta), sedangkan Pamulang cenderung terdapat

institusi pendidikan dan pusat perdagangan (contohnya seperti Universitas Pamulang, Sekolah Mater Dei, dan pasar tradisional). Oleh karena itu, pengendara yang melewati lintas sebidang Sudimara cukup ramai saat *peak hour*.

Pengambilan data dilakukan dalam kurun waktu dua hari dengan total dua kali observasi, dan dilakukannya observasi pada saat *peak hour* (07.00-08.00 WIB) dan *non-peak hour* (13.00-14.00 WIB), dengan tujuan dapat membandingkan hasil kedua data dan menganalisa apakah terdapat perbedaan jumlah pelanggaran diantara kedua waktu tersebut. Lokasi *observer* akan juga akan dibagi menjadi tiga titik. Titik pertama berada di pos pemantau. Titik kedua berada di sebelah palang kereta arah menuju BSD atau pasar Jombang. Titik terakhir berada di sebelah palang kereta arah menuju Pamulang.

Metode Pengolahan Data

Data observasi yang didapat perlu diuji reliabilitas untuk mengetahui sejauh mana hasil sebuah pengukuran dapat dipercaya (Azwar dalam Ni'matuzahroh, 2016). Reliabilitas observasi dilihat berdasarkan kesamaan hasil antara observer satu dengan observer lainnya (pada penelitian ini terdapat 3 observer). Semakin tinggi hasil kesamaannya, maka menunjukkan tingkat reliabilitas yang semakin tinggi pula. Metode pengolahan data yang peneliti pakai adalah *inter-rater reliability*, dimana metode ini dapat melihat tingkat kesepakatan antar observer.

Dalam persentase kesamaan menggunakan rumus sebagai berikut (Ni'matuzahroh, 2016):

$$\frac{\text{Jumlah total kesepakatan}}{\text{Jumlah total observasi}} \times 100\%$$

Keterangan:

Jumlah total kesepakatan: total hasil yang sama dari dua/ lebih observer.

Jumlah total observasi: total perilaku yang di observasi.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Observasi Peak Hour

Observasi dilakukan pada jam 07.30 sampai 08.35 WIB, di mana jam tersebut merupakan jam sibuk orang-orang untuk beraktivitas. Pada waktu tersebut, peneliti melihat kondisi jalan raya cukup ramai dengan kendaraan bermotor. Pengendara motor rata-rata tidak menggunakan helm, dan didominasi ojek *online*. Ojek *online* tersebut terlihat sedang membawa penumpang yang berpakaian rapi, mulai dari mengenakan celana panjang, kemeja, dan tas, ibaratkan pakaian kerja. Tidak jarang juga peneliti melihat pengendara motor yang tampak rapi, mengenakan atasan jaket, celana bahan, dan juga tas ransel. Peneliti lebih sering melihat pengendara yang cukup berumur dibandingkan anak sekolah, peneliti sama sekali tidak menemukan pengendara yang mengenakan seragam sekolah. Di waktu *peak hour* ini peneliti lebih sering melihat pengendara motor berjenis kelamin laki-laki dibandingkan perempuan.

Tidak hanya kendaraan bermotor, peneliti menemukan mobil dan truk angkot (seperti truk bangunan) yang melintas. Angkot yang berlalu-lalang memiliki jurusan masing-masing, angkot warna hijau ke arah BSD, dan angkot warna putih ke arah Ciputat atau Pamulang. Kedua jurusan tersebut semuanya melewati perlintasan sebidang yang sama. Namun, saat waktu observasi kendaraan roda dua lebih banyak melanggar dibandingkan kendaraan roda empat.

Sekitar rel kereta terdapat warung-warung dan pedagang yang berlalu-lalang (pedagang mainan dan pedagang makanan), sehingga membuat suasana di pagi itu cukup ramai. Meskipun tidak banyak ditemukan pengendara bermotor berjenis kelamin perempuan, tapi peneliti melihat beberapa kali seorang ibu yang mengendarai motor tanpa mengenakan helm. Pada saat *peak-hour* ini, petugas penjaga rel kereta juga melakukan pengawasan dengan memberikan sinyal pluit bila ada kereta yang akan melintas.

Observasi Non-Peak Hour

Observasi dilakukan pada jam 13.33 hingga 14.03 WIB dengan situasi yang terlihat tidak ramai oleh pengendara motor atau angkot. Terlihat wilayah sekitar lintas sebidang tampak beberapa warung makanan dan minuman yang sedang menerima proses jual beli. Pedagang kaki lima juga terlihat melintasi lintas sebidang sembari membawakan barang dagangannya. Pengendara motor dan angkot melintasi lintas sebidang dengan kecepatan sedang dan terlihat tidak buru-buru. Hal ini juga dapat dilihat dari penglihatan visual pada baju-baju yang dikenakan oleh pengendara motor yang

mayoritas menggunakan baju kaos dan celana pendek. Hal ini diasumsikan mereka berkendara bukan untuk berangkat kerja, melainkan melakukan kegiatan lain yang tidak mendesak.

Selain itu, mayoritas pengendara motor juga mengenakan helm sebagai salah satu bentuk disiplin aturan keselamatan

berkendara. Waktu observasi, tidak terlihat petugas penjaga palang kereta yang berdiri atau memberikan sinyal kepada pengendara bermotor, namun petugas terlihat sedang duduk di dalam pos jaga yang dekat dengan pintu palang kereta arah pasar Jombang.

Persentase Kesamaan Observasi Peak Hour

Keterangan:

A: Angkot

M: Motor

‘: Hitungan waktu dalam menit

Variabel	INDIKATOR	Liroy						vio						teddy						Kesepakatan	Presentase Kesamaan																		
		Kemunculan kereta setiap 10 men						Kemunculan kereta setiap 10 men						Kemunculan kereta setiap 10 men																									
		1'	2'	3'	4'	5'	6'	1'	2'	3'	4'	5'	6'	1'	2'	3'	4'	5'	6'																				
Melanggar peraturan di lintas sebidang	Tidak berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu kereta api sudah tertutup, dan ada isyarat lain	-	3	-	1	-	9	-	4	-	7	1	5	-	3	-	1	-	9	-	4	-	7	1	5	-	3	-	1	-	9	-	4	-	7	1	5	1	3/4 = 0.75 = 75%
	Berhenti di ruang manfaat jalan kereta (di depan palang)	-	2	-	1	-	1	-	-	-	1	2	-	2	-	1	-	1	-	-	-	1	2	-	2	-	1	-	1	-	-	-	1	2	1				
	Berhenti di ruas jalan pengendara arah sebaliknya	-	15	-	18	-	18	-	14	-	22	-	11	-	18	-	14	-	22	-	11	-	18	-	14	-	22	-	11	-	18	-	14	-	22	x			
	Tidak mengikuti arahan dari petugas lintas sebidang	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1			

Gambar 1. Inter-Rater Reliability Peak Hour

Pada proses penturusan saat waktu *peak hour* ditemukan perbedaan pencatatan antara *observer 1* (Teddy), *observer 2* (Vio), dan *observer 3* (Liroy), yaitu pada indikator perilaku yang pertama pada menit pertama (1’) dan ketiga (3’). Peneliti membuat kesepakatan dalam hal melihat jumlah pelanggaran karena ada kemungkinan besar *observer 1*, *2*, dan *3* melihat jumlah yang berbeda akibat penuhnya pengendara bermotor. Dalam proses kesepakatan, *observer 2* menjadi penentu karena berada di lokasi yang lebih strategis, yaitu dekat pos penjaga.

Untuk indikator perilaku ketiga, peneliti tidak melakukan kesepakatan karena dari hasil pencatatan ketiga *observer* semuanya berbeda, dan jumlah motor yang

melanggar sangat banyak, sehingga sangat memungkinkan terjadinya salah pencatatan. Ni’matuzahroh (2016) mengatakan bahwa minimal presentase kesamaan yang dapat diterima adalah sebesar 70%. Dari hasil

perhitungan persentase kesamaan di *peak hour*, didapatkan persentase sebesar 75% (>70%) yang menyatakan bahwa hasil pengukuran cukup reliabel dan terdapat kesamaan hasil antar *observer*.

Peneliti menggunakan rumus *true score* dari Cohen dan Swerdlik (2018) untuk mengetahui estimasi jumlah kendaraan yang melintas. Berikut adalah rumusnya:

$$T = X \pm SEM \cdot Z \text{ score}$$

Nilai *standard error measurement* (menggunakan standar deviasi sebesar 2.7 dan nilai *r* sebesar 0.75) didapatkan sebesar

1.35, *confidence interval* 80% atau setara dengan nilai Z skor 1.28 maka didapatkan rentang *true score* $x \pm 1.7$. Apabila kendaraan yang melintas sebanyak 63, maka rentang *true score* nya berada diantara 61 – 65 kendaraan.

Persentase Kesamaan Observasi Non-Peak Hour

Keterangan:

A: Angkot M: Motor ‘: Hitungan waktu dalam menit

Variabel	INDIKATOR	Liroy						vio						teddy						Kesepakatan	Presentase Kesamaan						
		Kemunculan kereta setiap 10 menit						Kemunculan kereta setiap 10 menit						Kemunculan kereta setiap 10 menit													
		1'	2'	3'	4'	5'	6'	1'	2'	3'	4'	5'	6'	1'	2'	3'	4'	5'	6'								
Melanggar peraturan di lintas sebidang	Tidak berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu kereta api sudah tertutup, dan ada isyarat lain	-	8	-	4	2	8	1	3	-	4	-	5	-	8	-	4	2	8	1	3	-	4	-	5	1	3/4 = 0.75 = 75%
	Berhenti di ruang manfaat jalan kereta (di depan palang)	-	-	-	1	-	2	-	-	-	-	2	-	-	-	1	-	2	-	-	-	-	-	2	1		
	Berhenti di ruas jalan pengendara arah sebaliknya	-	15	-	15	-	20	-	20	1	18	-	25	-	15	-	15	-	22	-	22	1	22	-	24	X	
	Tidak mengikuti arahan dari petugas lintas sebidang	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	

Gambar 2. *Inter-Rater Reliability Non-Peak Hour*

Pada proses penturusan, peneliti menemukan beberapa perbedaan data yang diperoleh antara *observer* 1 (Teddy), *observer* 2 (Vio), dan *observer* 3 (Liroy). Pada indikator perilaku pertama, *observer* 3 mempunyai perbedaan data di menit pertama (1'), sedangkan *observer* 1 dan 2 memiliki persamaan, sehingga peneliti memutuskan untuk memilih data yang didapatkan oleh *observer* 1 dan 2. Sedangkan, pada menit kedua (2') dan ketiga (3'), *observer* 2 dan 3 memiliki data yang sama dibandingkan dengan *observer* 1. Hal ini diakibatkan karena banyaknya motor yang masih melaju saat bunyi tanda kereta akan datang, sehingga yang menyadari hal tersebut adalah *observer* yang berada di arah pasar Jombang. Data yang digunakan adalah *observer* 2 dan 3. Dari hasil perhitungan persentase kesamaan di *non-peak hour*, didapatkan persentase sebesar 75% (>70%) yang menyatakan bahwa hasil pengukuran cukup reliabel dan terdapat kesamaan hasil antar *observer*.

Estimasi jumlah kendaraan yang melintas pada waktu *non-peak hour*, peneliti menggunakan nilai *standard error measurement* (menggunakan standar deviasi sebesar 2.5 dan nilai *r* sebesar 0.75) sebesar 1.25, *confidence interval* 80% atau setara

dengan nilai Z skor 1.28, sehingga didapatkan rentang *true score* $x \pm 1.6$ (Cohen dan Swerdlik, 2018). Apabila kendaraan yang melintas sebanyak 40, maka rentang *true score* nya berada diantara 38 – 42 kendaraan.

Pola Perilaku Pelanggar saat Peak Hour

- a. Tidak berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu kereta api sudah tertutup, dan ada isyarat lain

Pada saat *peak hour* banyak sekali ditemukan kendaraan motor roda dua yang tetap menerobos palang. Setiap 10 menit

sekali kereta lewat, akan selalu ada motor yang melintas meskipun palang kereta sudah mulai turun dan sinyal berbunyi. Pengendara motor tampak tidak ingin berhenti sejenak untuk menunggu kereta yang akan lewat. Berbeda dengan angkot, sinyal baru berbunyi ketika angkot berada di tengah-tengah perlintasan sebidang. Angkot hanya sekali saja yang melintas meskipun sinyal sudah berbunyi dan palang mulai tertutup. Pada indikator ini, modus pelanggaran terjadi pada menit ke-3 dengan jumlah pelanggaran sebanyak 9 kali.

Rata-rata pelanggar menggunakan helm, sedangkan yang tidak menggunakan helm hanya tiga motor saja. Motor yang melintas pun rata-rata didominasi oleh motor *matic*. Pengendara yang melanggar lebih banyak ditemukan berjenis kelamin laki-laki dibandingkan perempuan. Pengendara yang tidak mengikuti aturan tersebut, secara tidak sadar telah melanggar Undang-Undang yang dibuat dan dikaji oleh pemerintah. Pasal 114 UU no 22 tahun 2009, memberitahukan bahwa pengemudi kendaraan wajib berhenti ketika sinyal sudah berbunyi dan palang pintu kereta api sudah mulai ditutup dan mendahulukan kereta api.

b. Berhenti di ruang manfaat jalan kereta (di depan palang)

Pada saat *peak-hour*, pelanggaran berupa berhenti di ruang manfaat jalan kereta terbilang cukup jarang terjadi. Menggunakan data observasi peneliti, terhitung terdapat lima pengendara motor yang melakukan pelanggaran ini dalam kurun waktu 50 menit. Sedangkan angkot tidak dapat melanggar indikator ini karena lebar ruang manfaat yang

sangat sempit. Perilaku melanggar ini terjadi karena pengendara motor yang terus memacu kendaraannya saat sinyal palang telah berbunyi. Hal ini disebabkan penuhnya ruas jalan pengendara arah sebaliknya, sehingga pengendara yang sudah memacu kendaraannya harus berhenti di dalam ruang manfaat jalan kereta karena palang sudah tertutup.

Pada indikator ini, modus pelanggaran terjadi pada menit ke-1 dan ke-6 dengan jumlah pelanggaran sebanyak 2 kali. Pengendara motor yang berhenti di ruang manfaat jalan juga didominasi pada jalan arah pasar Jombang karena pada sisi ini, lebar ruang manfaat lebih besar dibandingkan sisi lainnya. Pengendara motor yang melanggar juga terlihat tertawa, melihat ke arah belakang dan berbincang dengan pengendara lain sambil menunjukkan gestur tubuh menepuk dahi.

c. Berhenti di ruas jalan pengendara arah sebaliknya

Indikator perilaku pelanggaran berhenti di ruas jalan pengendara arah sebaliknya di waktu *peak hour*, terlihat sangat banyak yang melanggar terutama untuk motor. Pada awalnya hanya beberapa pengendara motor yang berhenti di ruas jalan, namun semakin lama semakin banyak pengendara lain yang mengikuti untuk berhenti di ruas jalan arah sebaliknya. Hal ini dapat dikatakan sebagai konformitas. Konformitas merupakan sebuah perubahan situasi yang diakibatkan oleh perilaku seseorang dan mempengaruhi orang lain (Aronson, Wilson, Akert, & Sommers, 2016).

Pengendara bermotor seharusnya tetap pada satu jalur saja, dan tidak mengambil jalur lain. Akibat pelanggaran ini mengambil bisa menimbulkan kemacetan pada lintas bidang. Kemacetan lintas sebidang muncul saat palang pintu kereta mulai terbuka dan pengendara motor dari dua arah berlawanan saling berdesakan satu sama lain. Kemacetan ini sering kali mengganggu jadwal keberangkatan kereta dan menyebabkan keterlambatan. Dapat disimpulkan bahwa pengendara motor kurang patuh dalam mengantre dan menunggu satu jalur. Pada indikator ini, modus pelanggaran terjadi pada menit ke-6 dengan jumlah pelanggaran sebanyak 22 kali.

d. Tidak mengikuti arahan dari petugas lintas sebidang

Pada indikator perilaku pelanggaran ini, tidak ditemukan pengendara yang melanggar baik pengendara motor maupun pada angkot. Saat *peak hour* arahan yang diberikan berupa sinyal pluit yang menandakan kereta akan segera melintas dan memperingati pengendara untuk tidak melewati batas palang kereta. Pluit tersebut dibunyikan ketika palang kereta sudah tertutup. Namun, terlihat pada jam *peak hour* semua pengendara patuh pada arahan petugas.

Hal ini dapat disimpulkan bahwa para pengendara cukup patuh apabila terdapat sinyal arahan yang diberikan oleh petugas sebidang yang sedang berjaga. Sinyal arahan tersebut membuat pengendara lain untuk lebih berhati-hati dalam melintas, sehingga pengendara lebih memilih berhenti dibandingkan menerobos palang yang sudah tertutup. Petugas tersebut memang memiliki

tanggung jawab untuk mengamankan jalur kereta dari gangguan kendaraan umum, tetapi secara tidak langsung turut mengamankan pengendara kendaraan lain dalam melintasi rel.

Dalam hal ini dapat terlihat bahwa pengendara kendaraan lain dapat mengikuti perintah yang diberikan oleh orang lain. Hal ini sejalan dengan dimensi *action* yang dijelaskan oleh Blass (dalam Ristia, 2019), seseorang dikatakan patuh apabila orang tersebut melaksanakan apa yang diberikan atau diperintahkan oleh orang lain yang dianggap lebih otoriter (petugas penjaga palang). Oleh karena itu, dengan tidak ditemukan pelanggaran pada indikator perilaku ini dapat dikatakan bahwa pengendara patuh dalam mengikuti arahan dari petugas lintas sebidang.

Pola Perilaku Pelanggar saat Non-Peak Hour

a. Tidak berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu kereta api sudah tertutup, dan ada isyarat lain

Pada jam *non-peak hour*, banyak pengendara motor dan angkot yang tidak berhenti meskipun sinyal palang sudah berbunyi. Motor yang melanggar rata-rata tidak menggunakan helm dan menggunakan motor *matic*. Hal ini sangat membahayakan pengendara ketika melintas dan tidak mau berhenti. Terdapat dua angkot yang melintas saat palang pintu kereta berbunyi. Jika dibandingkan dengan *peak hour*, untuk indikator pelanggaran ini lebih banyak ditemukan pengendara yang melanggar. Peneliti mengasumsikan karena kurang

ketatnya pengawasan dari petugas. Pelanggaran terjadi sesaat sinyal palang sudah berbunyi dan palang sudah mau tertutup. Pada indikator ini, modus pelanggaran terjadi pada menit ke-1 dan ke-3 dengan jumlah pelanggaran sebanyak 8 kali.

b. Berhenti di ruang manfaat jalan kereta (di depan palang)

Hasil observasi menunjukkan adanya pelanggaran berupa berhenti di ruang manfaat jalan kereta pada *non-peak hour*. Pelanggaran ini lebih banyak dilakukan saat *non-peak hour* dibandingkan *peak-hour*. Hal ini didukung oleh data observasi yang menunjukkan terdapat 7 pengendara motor yang melakukan pelanggaran ini. Pada ketujuh pengendara motor tersebut, mayoritas di antaranya melanggar karena terlalu lambat saat memacu kendaraannya.

Pada awalnya, pengendara motor tersebut akan diidentifikasi sebagai pelanggar sinyal (tidak berhenti saat sinyal tanda berhenti dibunyikan), namun karena situasi terpantau sepi oleh pengendara lain, pengendara motor tersebut akan memacu kendaraannya dengan kecepatan rendah. Hal ini membuat palang kereta di seberang jalannya akan tertutup dan pengendara motor akan terjebak di dalam ruang manfaat jalur kereta api. Pada indikator ini, modus pelanggaran terjadi pada menit ke-3 dan ke-6 dengan jumlah pelanggaran sebanyak 2 kali.

c. Berhenti di ruas jalan pengendara arah sebaliknya

Indikator perilaku berhenti di ruas jalan pengendara arah sebaliknya relatif lebih

banyak dibandingkan dengan yang di *peak hour*. Dari hasil observasi pun sama seperti pada *peak hour*, bahwa terjadinya konformitas dimana banyak pengendara yang mengambil jalur arah sebaliknya. Pelanggaran yang dilakukan dapat mengakibatkan kemacetan dan berbahaya terhadap keselamatan pengendara. Ketika palang pintu kereta api mulai terbuka, pengendara yang melanggar langsung mencoba untuk berpindah kembali ke jalur yang benar. Akibatnya, arus jalanan jadi tersendat dan cukup padat.

Hal ini mengakibatkan kemacetan kecil sekitar rel kereta namun berangsur lancar kembali. Peneliti juga menemukan bahwa pengendara motor yang melanggar rata-rata tidak menggunakan helm. Sesuai peraturan, pengendara motor harus tetap pada satu jalur dan tidak mengambil jalur arah lain. Peraturan ini ditetapkan untuk mencegah kemacetan atau pun kecelakaan yang tidak terduga pada lintas sebidang. Pada indikator ini, modus pelanggaran terjadi pada menit ke-6 dengan jumlah pelanggaran sebanyak 25 kali.

d. Tidak mengikuti arahan dari petugas lintas sebidang

Pada indikator perilaku ini didapatkan persamaan dengan *peak hour*, yaitu sama-sama tidak ditemukan perilaku melanggar arahan dari petugas lintas sebidang. Dari hasil data observasi menunjukkan bahwa pengendara cukup patuh dalam mengindahkan arahan dari petugas lintas sebidang. Maka dapat disimpulkan, bahwa tidak terdapat perilaku melanggar terhadap arahan dari petugas, dan tidak ada perbedaan

antara *peak hour* dan *non-peak hour* terkait dengan perilaku mengikuti arahan dari petugas lintas sebidang.

KESIMPULAN

Hasil penelitian memperlihatkan jumlah pelanggaran di lintas sebidang kereta lebih banyak ditemukan pada saat *non-peak hour* dibandingkan *peak hour*. Hal ini membuktikan bahwa pelanggaran terjadi tidak hanya saat waktu *peak hour* saja. Hasil observasi yang membarui penelitian yang sebelumnya dilakukan oleh Zahra, Yogananti, dan Senoprabowo (2019), bahwa pelanggaran tidak hanya terjadi pada *peak hour* saja, tetapi dapat terjadi ketika *non-peak hour* juga.

Peneliti juga menemukan bahwa pengendara roda dua lebih banyak melakukan pelanggaran dibandingkan angkot. Hal ini disebabkan karena ruas jalanan yang sempit (hanya cukup satu kendaraan roda empat untuk satu ruas jalan), sehingga ruang gerak kendaraan roda empat lebih minim. Pengendara motor lebih mudah untuk bergerak di antara sela atau ruang kecil kendaraan roda empat, sehingga peluang melakukan pelanggaran lebih besar dibandingkan angkot.

Peneliti mengasumsikan terdapat beberapa faktor yang mendukung perilaku tidak patuh pengendara bermotor saat *non-peak hour*. Faktor pertama adalah tingkat keramaian jalan, kondisi jalan yang tidak padat membuat pengendara lebih mudah untuk melaju kencang. Adanya *social bias* yang menyatakan bahwa seseorang melanggar karena individu merasa hanya dirinya yang melakukan pelanggaran.

Individu merasa bahwa pelanggaran yang dilakukan tersebut tidak akan berdampak besar dan ditiru oleh orang lain (Aronson, 2016). Didukung juga dengan kondisi jalanan yang lebih sepi, maka persepsi melanggar palang pun dianggap benar karena tidak ada orang lain yang merasa dirugikan.

Faktor kedua adalah cuaca, terutama cuaca siang hari yang terik membuat pengendara ingin cepat sampai tujuan. Hal ini dapat mempengaruhi individu pengendara motor untuk bergerak cepat menghindari rasa panas bila berdiam diri menunggu kereta melaju. Dalam hal ini, pengendara yang melanggar tidak memikirkan perbuatannya tersebut benar untuk dilakukan atau tidak. Pengendara yang melanggar menganggap bahwa tindakan pelanggarannya adalah wajar karena ia berasumsi bahwa pengendara lain juga akan melakukan perbuatan yang sama agar terhindar dari panasnya matahari. Hal tersebut dikenal dengan istilah *descriptive norms*. Subjek yang melanggar tersebut tidak memikirkan tindakannya benar atau salah karena beberapa orang juga melakukannya jika dalam kondisi tersebut.

Berdasarkan pemaparan di atas, peneliti menyadari terdapat hubungan antara norma sosial yang mempengaruhi perilaku melanggar. Terdapat berbagai jenis norma sosial, diantaranya adalah norma deskriptif dan norma injungtif. Menurut Cialdini dan Trost (dalam Suryajaya, 2015), mengartikan bahwa *injunctive norms* merupakan perilaku masyarakat secara umum. Perilaku umum tersebut yang menjadi aturan dan standar yang dipahami oleh sekelompok orang. Dari hasil pengamatan, pada perlintasan sebidang di Stasiun Sudimara sudah terdapat kebiasaan

melanggar palang kereta, sehingga pelanggaran terhadap palang kereta lebih mudah ditolerir.

Sedangkan, untuk *descriptive norms* diartikan sebagai standar yang berkembang dari pengamatan perilaku orang lain. Dengan kata lain, peneliti mengasumsikan bahwa tingkat pelanggaran yang tinggi dapat disebabkan dari pengamatan pengendara terhadap pengendara lainnya yang sama-sama melintasi lintas sebidang. Semakin banyak terlihat pelanggaran yang dilakukan, semakin sering peraturan ditolerir.

Pelanggaran lintas sebidang dipengaruhi oleh *descriptive norms*, yaitu persepsi seseorang mengenai benar atau salah berdasarkan kondisi yang dihadapi (Aronson, 2016). Penjelasan ini mengacu pada pelanggaran yang dilakukan ketika cuaca panas, sehingga pengendara lebih mementingkan kenyamanannya (terhindar dari terik matahari) dibandingkan peraturan yang ada. Pelanggaran ini juga dapat diiringi *learning by observing other*, yang merujuk bagaimana seseorang mencontoh pelanggar dari hasil observasinya (Abdul dalam Suryajaya, 2015). Dengan kata lain, pelanggaran di Stasiun Sudimara terjadi bukan akibat dari ketidaktahuan akan peraturan, melainkan terpengaruhnya dengan kondisi waktu dan cuaca, serta pembelajaran dari perilaku melanggar lainnya.

SARAN

Melalui penelitian ini, terdapat beberapa hal yang perlu diperhatikan. Pertama, pemilihan responden penelitian. Fokus responden yang diobservasi dapat

dispesifikan pada satu kriteria responden, seperti pengendara motor. Hal ini bertujuan untuk memberikan fokus utama pada karakteristik dan keterhubungan antara responden dan perilakunya dalam melanggar peraturan.

Kedua, pemilihan lokasi observasi dapat diperluas. Pada penelitian ini, peneliti hanya melakukan observasi di lintas sebidang di sebelah Stasiun Sudimara. Alangkah lebih baik, pada penelitian selanjutnya dapat melakukan observasi pada 2 atau lebih lokasi yang berbeda agar hasil penelitian semakin akurat. Selain itu, berhubungan dengan keterbatasan pelaksanaan observasi yang dilakukan di situasi pandemi (adanya Pembatasan Sosial Berskala Besar), membuat peneliti tidak dapat melakukan pengambilan data observasi lebih dari dua kali. Maka dari itu, untuk penelitian berikutnya bisa dilakukan lebih dari dua kali dalam rentang waktu yang berbeda untuk meningkatkan kualitas hasil data.

Ketiga, perlu adanya penelitian lanjutan yang memfokuskan pada *social bias* dan *descriptive norm*. Pada penelitian ini, didapati bahwa adanya korelasi antara pelanggaran terhadap *social bias* yang terjadi akibat pengendara di sekitarnya melakukan pelanggaran dan dianggap sebagai hal yang wajar. Selain itu, adanya *descriptive norm* yang dapat menjadi sarana seseorang belajar bahwa lingkungan yang melanggar dapat menguatkan untuk berperilaku melanggar juga.

Terakhir, adanya faktor kehadiran petugas penjaga palang kereta api. Selama observasi, tidak terlihat petugas yang berjaga. Hal ini menjadi pertimbangan bahwa perilaku melanggar dapat berpengaruh juga

akibat rendahnya pengawasan dari palang. Hal tersebut dapat diteliti lebih lanjut untuk melihat adanya korelasi antara kehadiran petugas penjaga palang kereta api dan perilaku melanggar.

DAFTAR PUSTAKA

- Adihesa, S. (2020, Februari 10). *Perumusan tujuan observasi & isu etika*. Fakultas Psikologi, Universitas Atma Jaya Jakarta.
- Aronson, E., Wilson, T., Akert, R., & Sommers, S. (2016). *Social psychology* (9th ed). Boston: Pearson
- Cohen, R.J. & Swerdlik, M. E. (2018). *Psychological testing and assessment: An introduction to tests and measurement* (9th ed.). New York, NY: McGraw-Hill Education
- Creswell, J. W. (2016). *Research design pendekatan kualitatif, kuantitatif, dan mixed*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Dinas Perhubungan Kota Bekasi. (2020). *UU No.22 tahun 2009 pasal 114*. <https://dishub.bekasikota.go.id/id>
- Hendrawan, M. M. Y., Ghifary, R., & Wicaksono, W. D. (2016). Desain palang pintu hidrolik pada perlintasan sebidang untuk mengurangi pelanggaran penerobosan palang pintu kereta (studi kasus jalan a.r. hakim kota tegal). *Prosiding Forum Studi Transportasi Antar Perguruan Tinggi*. 1-9. Diambil dari <https://ojs.fstpt.info/index.php?journal=ProsFSTPT&page=article&op=view&path%5B%5D=100&path%5B%5D=91>
- Ristia, E. (2019). *Kepatuhan berlalu lintas ditinjau dari sikap terhadap polisi dan jenis kelamin* (Disertasi sarjana Psikologi, Universitas Islam Negeri Raden Intan Lampung, Sumatera Selatan, Indonesia). Diambil dari <http://repository.radenintan.ac.id/6614/1/SKRIPSI.pdf>
- Salkind, N. J. (Ed.). (2010). *Encyclopedia of research design* (Vol. 1). Thousand Oaks, CA: SAGE Publications, Inc
- Sari, N. M. (2019). *Pengaruh norma sosial dan faktor-faktor demografi terhadap kepatuhan pajak*. (Disertasi sarjana Ekonomika dan Bisnis, Universitas Diponegoro, Semarang, Indonesia). Diambil dari http://eprints.undip.ac.id/48665/1/09_SURYAJAYA.pdf
- Suryajaya, P. (2015). *Kepatuhan berlalu lintas ditinjau dari sikap terhadap polisi dan jenis kelamin* (Disertasi sarjana Psikologi, Universitas Islam Negeri Raden Intan Lampung, Sumatera Selatan, Indonesia). Diambil dari <http://repository.radenintan.ac.id/6614/1/SKRIPSI.pdf>
- Zahra, F., Yogananti, A. F., Senoprabowo, A. (2015). *Meningkatkan kesadaran pengendara kendaraan saat melintas perlintasan kereta api melalui iklan layanan masyarakat* (Disertasi sarjana Desain Komunikasi, Universitas Dian Nuswantoro, Semarang, Indonesia). Diambil dari http://eprints.dinus.ac.id/16619/1/jurnal_15610.pdf

OBSERVASI PERILAKU TIDAK PATUH DI LINTAS SEBIDANG OLEH PENGENDARA MOTOR DAN ANGKUTAN KOTA SAAT *PEAK HOUR* DAN *NON-PEAK HOUR*

Variabel	INDIKATOR	<i>Non-Peak Hour</i>											
		Kemunculan kereta setiap 10 menit (menit ke 1' sampai 6')											
		1'		2'		3'		4'		5'		6'	
		Angkot	Motor	Angkot	Motor	Angkot	Motor	Angkot	Motor	Angkot	Motor	Angkot	Motor
Melanggar peraturan di lintas sebidang	Tidak berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu kereta api sudah tertutup, dan ada isyarat lain		III III		III	II	III III	I	III		III		III
	Berhenti di ruang manfaat jalan kereta (di depan palang)				I		II						II
	Berhenti di ruas jalan pengendara arah sebaliknya		III III III		III III III		III III III III		III III III III I	I	III III III		III III III I
	Tidak mengikuti arahan dari petugas lintas sebidang												

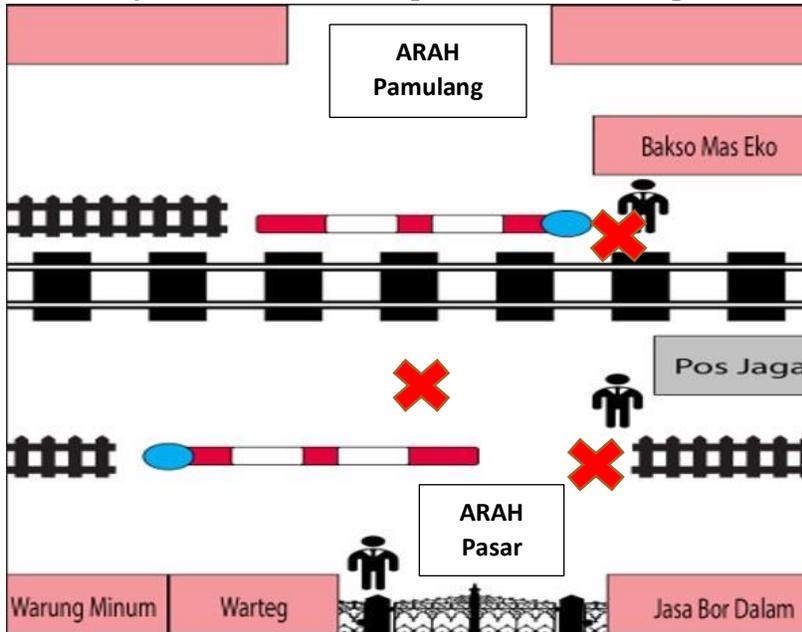
Observer: Teddymedio Kristo

Lampiran Foto Situasi



Keterangan: Tanda X merah menandakan lokasi pengendara motor yang berhenti selama palang ditutup

Denah kegiatan observasi saat peak hour dan non-peak hour



Keterangan posisi *observer*:

Observer 1: Teddymedio (depan Bakso Mas Eko)

Observer 2: Patricia Lidwina (sebelah pos jaga)

Observer 3: Liroy Rubianto (sebelah warteg)

Tanda silang: Posisi pengendara motor yang melanggar (berhenti di posisi tersebut saat palang tertutup)