

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang Masalah

Meningkatnya populasi penduduk di wilayah Jakarta dan sekitarnya membuat kebutuhan akan mobilitas penduduknya semakin tinggi. Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik (BPS), penduduk DKI Jakarta pada tahun 2018 berjumlah 10,54 juta jiwa<sup>1</sup>. Selain itu, Jakarta juga merupakan destinasi para pekerja dari daerah pinggiran seperti Bogor, Depok, Tangerang, maupun Bekasi yang sehari-harinya pergi ke sana untuk bekerja (Komuter/Penglaju). Salah satu fenomena ini berlangsung di wilayah Megapolitan Jabodetabek. DKI Jakarta memiliki peranan penting yaitu sebagai pusat aktivitas serta perkembangan di wilayah penyangga seperti Bogor, Depok, Tangerang, serta Bekasi. Meningkatnya harga kawasan hunian di DKI Jakarta dan semakin terbatasnya lahan membuat warga yang beraktivitas di Jakarta memilih untuk mencari hunian di daerah sekitarnya<sup>2</sup>. Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik (BPS) pada tahun 2019, jumlah penduduk wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi (Jabodetabek) yang melakukan komuter mencapai 3.259.894 jiwa. Mayoritas dari para penglaju melakukan mobilitas dengan menggunakan kendaraan pribadi mereka.

---

<sup>1</sup> Badan Pusat Statistik DKI Jakarta, diakses dari <https://jakarta.bps.go.id/>, pada tanggal 29 Maret 2020, pukul 21.45.

<sup>2</sup> Fakhriah Amalia Quinta dan H.B.S.Eko Prakoso. 2016. "Kajian Pemanfaatan Moda Transportasi Kereta Rel Listrik (KRL) Commuter Line dalam Pergerakan Komuter Bekasi-Jakarta", *Jurnal Bumi Indonesia*, Universitas Gadjah Mada, Vol.5, No.2, Hlm: 2.

**Tabel 1.1**  
**Jumlah Komuter di Jabodetabek berdasarkan moda transportasi yang digunakan**

| <b>Moda Transportasi</b> | <b>Jumlah</b>    |
|--------------------------|------------------|
| Jalan Kaki               | 32.072           |
| Sepeda                   | 7.651            |
| Sepeda Motor             | 2.062.546        |
| Ojek Online              | 122.860          |
| Mobil                    | 288.110          |
| Taksi Online             | 5.175            |
| Kendaraan Jemputan       | 74.090           |
| Kendaraan Umum           | 182.500          |
| Bus                      | 72.167           |
| Kereta                   | 298.834          |
| Bus Transjakarta         | 110.055          |
| Lainnya                  | 3.834            |
|                          | <b>3.259.894</b> |

**Sumber: Badan Pusat Statistik, 2019 (diolah kembali)**

Dari tabel diatas, komuter di Jabodetabek didominasi menggunakan kendaraan pribadi, yakni sepeda motor. Kemacetan merupakan salah satu dampak dari peningkatan populasi penduduk di Jakarta dan sekitarnya (Jabodetabek). Di wilayah metropolitan ini, permasalahan lalu lintas merupakan masalah yang sangat mengkhawatirkan, terutama dalam menyelesaikan permasalahan transportasi publik dengan kemacetan lalu lintas<sup>3</sup>. Sehingga peranan angkutan umum sangat diperlukan dalam mengurangi kemacetan di Jakarta. KRL *Commuter Line* adalah sarana transportasi yang paling sering digunakan masyarakat Jabodetabek. Moda transportasi berbasis rel tersebut dikenal oleh masyarakat dapat menembus kemacetan Jakarta. Sehingga untuk mencapai tempat tujuan relatif singkat dan

<sup>3</sup> Aloisius De Rozari dan Yudi Hadi Wibowo. 2015. "Faktor-Faktor yang Menyebabkan Kemacetan Lalu Lintas di Jalan Utama Kota Surabaya (Studi Kasus Di Jalan Ahmad Yani Dan Raya Darmo Surabaya)", *Jurnal Penelitian Administrasi Publik*. Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya, Vol.1, No.1, Hlm: 42.

biayanya terjangkau. Berdasarkan data dari *website* resmi PT. KCI, KRL *Commuter Line* memiliki rata-rata jumlah penumpang harian sebanyak 979.853 penumpang pada tahun 2019 dan jumlah penumpang tertinggi mencapai 1.154.080 penumpang perhari<sup>4</sup>.

Akan tetapi, jumlah penumpang yang mencapai 1,1 juta penumpang perhari tidak menjamin para pengguna KRL *Commuter Line* tertib pada aturan-aturan yang berlaku di dalam KRL maupun di area stasiun, baik tertulis ataupun tidak tertulis. Suatu masyarakat akan tertib apabila ada keselarasan antara nilai, norma dan tindakannya. Dengan kata lain, ketertiban sosial ditunjukkan dengan masyarakat yang bertindak sejalan dengan nilai maupun norma yang berlaku. Selain itu, ketertiban sosial juga ditandai dengan masyarakat yang bertindak sudah sesuai dengan status dan perannya. Ketertiban para pengguna KRL *Commuter Line* terjadi manakala setiap pengguna memiliki kesadaran akan peraturan, nilai, dan norma yang berlaku ketika menggunakan moda transportasi KRL *Commuter Line*. Sehingga dengan adanya tertib sosial, setiap pengguna akan bersedia mematuhi semua aturan-aturan yang berlaku, baik secara sukarela maupun secara terpaksa<sup>5</sup>.

Isu mengenai pengguna KRL *Commuter Line* yang tidak tertib sudah sering menjadi sorotan di media massa maupun di media sosial. Salah satu kasus pengguna KRL *Commuter Line* yang tidak tertib yang terbaru saat ini, seperti dikutip Kompas.com adalah kejadian penumpang yang tidak mengantre dengan tertib

---

<sup>4</sup> Situs resmi PT. Kereta Commuter Indonesia, diakses dari [www.krl.co.id](http://www.krl.co.id), pada tanggal 29 Maret 2020, pukul 22.30.

<sup>5</sup> Linggar Yudhapratama. 2017. *Cinta Tertib Aturan*. Yogyakarta: Relasi Inti Media, Hlm: 49

ketika akan masuk ke Stasiun Tanah Abang satu tahun silam. Pada saat itu, operator KRL *Commuter Line*, yaitu PT Kereta *Commuter* Indonesia (KCI) menerapkan pembatasan jam operasi KRL *Commuter Line* demi menekan penularan COVID-19. Akan tetapi, antrean panjang penumpang tak terelakkan dan menjadi tidak tertib serta tidak mematuhi protokol kesehatan menjaga jarak, bahkan penumpang KRL *Commuter Line* menjadi lebih anarkis dengan menjebol pintu gerbang Stasiun Tanah Abang.<sup>6</sup>

Sejatinya, tingkat pendidikan sangat berpengaruh terhadap pembentukan sikap manusia, dan kesadaran akan tertib aturan. Pendidikan adalah usaha untuk memanusiakan manusia. Artinya, pendidikan membentuk pribadi yang matang serta dewasa secara jasmani dan rohani, sehingga dapat menjadi manusia yang seutuhnya, baik dalam hal kecerdasan, emosional, spiritual, maupun perilaku.<sup>7</sup> Selain itu, menurut Notoatmodjo (2005), segala pengetahuan manusia dipengaruhi oleh pendidikannya. Apabila pendidikan yang ditempuh semakin tinggi, maka akan semakin banyak hal yang dipelajari, sehingga tingkat pengetahuan dan pemahaman mereka akan semakin tinggi pula.<sup>8</sup> Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik (BPS), jumlah komuter di Jabodetabek pada tahun 2019 didominasi oleh tamatan Sekolah Menengah Atas (SMA) maupun sederajat.

---

<sup>6</sup> <https://megapolitan.kompas.com/read/2020/08/10/22353031/penumpang-krl-tak-tertib-hingga-rusak-pagar-pt-kci-tutup-akses-selatan?amp=1>. (diakses pada tanggal 6 Agustus 2021).

<sup>7</sup> Durotul Yatimah. 2017. *Landasan Pendidikan*. Jakarta: Alungadan Mandir. Hlm: 90.

<sup>8</sup> Ratna Wardani dan Yuan Prianggajati. 2013. "Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Perilaku Ibu dalam Memilih Makanan Sehari-Hari dalam Keluarga di RT 25 RW 09 Lingkungan Tirtoudan Kelurahan Tosaren." *Jurnal Eduhealth*. Volume 3, No. 2. Hlm: 98.

**Tabel 1.2**  
**Jumlah Komuter di Jabodetabek berdasarkan pendidikan terakhir yang ditamatkan**

| Tingkat Pendidikan | Rentang Usia |         |         |         |         |        | Jumlah           |
|--------------------|--------------|---------|---------|---------|---------|--------|------------------|
|                    | 5-14         | 15-24   | 25-34   | 35-44   | 45-54   | 55+    |                  |
| Tidak Sekolah      | 82.805       | 2.318   | 8.095   | 9.667   | 16.598  | 12.000 | 131.483          |
| SD/ Sederajat      | 48.845       | 25.746  | 16.491  | 33.998  | 28.531  | 16.055 | 169.666          |
| SMP/ Sederajat     | 6.909        | 141.233 | 39.311  | 63.071  | 57.458  | 22.460 | 330.442          |
| SMA/ Sederajat     | -            | 610.733 | 353.415 | 340.646 | 279.394 | 68.339 | 1.652.527        |
| Diploma            | -            | 30.011  | 63.236  | 68.186  | 46.084  | 11.948 | 220.185          |
| S1                 | -            | 81.789  | 216.828 | 171.124 | 156.625 | 47.040 | 673.406          |
| S2&S3              | -            | 882     | 12.536  | 21.196  | 33.120  | 14.451 | 82.185           |
|                    |              |         |         |         |         |        | <b>3.259.894</b> |

Sumber : Badan Pusat Statistik, 2019 (diolah kembali)

Selain itu, menurut data hasil survey dari PT. KAI pada tahun 2020, penumpang KRL *Commuter Line* didominasi oleh lulusan SMA dengan persentase sebesar 57% dan lulusan SD sebesar 26 %, sehingga penumpang yang memiliki latar belakang pendidikan terakhir SD dan SMA sudah menyumbang 83% dari jumlah keseluruhan pengguna KRL *Commuter Line*.<sup>9</sup> Mengingat sebagian besar komuter di wilayah Jabodetabek, khususnya para pengguna KRL *Commuter Line* yang didominasi oleh lulusan SMA/ sederajat, maka salah satu penyebab banyaknya pengguna KRL *Commuter Line* yang tidak tertib dalam mentaati peraturan diduga

<sup>9</sup> <https://bisnis.tempo.co/amp/1374659/survei-kai-mayoritas-penumpang-kereta-commuter-line-lulusan-sma>. (diakses pada tanggal 6 Agustus 2021).

karena banyaknya pengguna yang tidak menempuh pendidikan tinggi. Sehingga mereka belum benar-benar memahami segala aturan yang berlaku, baik yang tertulis maupun tidak tertulis beserta konsekuensinya apabila peraturan tersebut dilanggar.

## 1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan penjelasan latar belakang sebelumnya, saat ini pengguna KRL *Commuter Line* yang masih belum tertib dalam menggunakan moda KRL *Commuter Line* masih sering dijumpai. Beberapa bentuk pelanggaran terhadap aturan tertulis seperti duduk di lantai KRL, Makan dan minum di dalam KRL, membawa barang berlebih ke dalam KRL, berjualan, ataupun membuang sampah tidak pada tempatnya. Sedangkan pelanggaran terhadap aturan tidak tertulis yang umum dilakukan oleh pengguna KRL seperti berebut tempat duduk saat naik KRL, berdiri melewati garis kuning peron, berbuat gaduh di dalam KRL, duduk di tangga peron stasiun, maupun membuka jendela saat KRL sedang melaju. Padahal, bentuk tertib sosial salah satunya adalah dengan mentaati peraturan dan norma yang berlaku dimana masyarakat tersebut berada, atau pada situasi tertentu. Lalu terciptanya tertib sosial dikarenakan adanya kesadaran akan peraturan yang berlaku dan adanya pengetahuan mengenai norma dan aturan tersebut. Seperti yang dikemukakan oleh Notoatmodjo, tingkat pendidikan seseorang dapat menentukan tingkat pengetahuannya.<sup>10</sup>

---

<sup>10</sup> Ratna Wardani dan Yuan Prianggajati, *Loc.Cit.*

Menurut Undang-Undang No.20 tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional, tingkat pendidikan adalah tahapan pendidikan yang ditetapkan berdasarkan tingkat perkembangan peserta didik, tujuan yang akan dicapai, dan kemampuan yang dikembangkan. Tingkatan Pendidikan dapat diklasifikasikan menjadi 1) pendidikan dasar berupa Sekolah Dasar (SD), 2) pendidikan menengah berupa SMP dan SMA, dan 3) pendidikan tinggi. Masih banyaknya komuter di Jabodetabek yang belum menempuh pendidikan tinggi di perguruan tinggi, khususnya pada pengguna KRL *Commuter Line* diduga sebagai salah satu penyebab masih banyaknya pengguna KRL *Commuter Line* yang belum paham dan sadar akan peraturan yang berlaku selama menaiki moda KRL *Commuter Line*.

Jumlah penumpang KRL *Commuter Line* yang menempuh jenjang pendidikan tinggi, seperti jenjang diploma atau sarjana (S1) belum terlalu banyak dan mayoritas pengguna hanya menempuh pendidikan sampai SMA/ sederajat. Hal ini berimplikasi dengan banyak pengguna KRL *Commuter Line* yang tidak mengetahui bahaya dan konsekuensinya apabila peraturan-peraturan yang ada tersebut dilanggar. Sehingga belum sadar akan tertib maupun patuh terhadap aturan-aturan yang berlaku di dalam KRL maupun di area stasiun demi terciptanya tertib sosial. Berangkat dari masalah riset tersebut, peneliti ingin mengetahui bagaimana bentuk-bentuk perilaku tertib sosial dalam menggunakan KRL *Commuter Line* dan bagaimana pengaruh antara tingkat pendidikan pengguna KRL *Commuter Line* dengan perilaku tertib sosial dalam menggunakan moda transportasi KRL *Commuter Line*.

Melalui permasalahan di atas, penulis berminat untuk menganalisis tingkat pendidikan terhadap perilaku tertib sosial pengguna KRL *Commuter Line*. Oleh karena itu, pertanyaan penelitian yang diajukan peneliti adalah:

1. Adakah pengaruh antara tingkat pendidikan pengguna KRL *Commuter Line* Bogor-Jakarta dengan perilaku tertib sosial dalam menggunakan moda transportasi KRL *Commuter Line*?

### **1.3. Tujuan Penelitian**

Dari permasalahan yang telah dijelaskan di atas, tujuan dilakukannya penelitian ini adalah:

1. Mengukur pengaruh tingkat pendidikan dengan perilaku tertib sosial pengguna KRL *Commuter Line*.Bogor-Jakarta.

### **1.4. Manfaat Penelitian**

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat dalam bidang akademis maupun praktis, antara lain:

#### **1. Secara Akademis:**

Penelitian ini diharapkan mampu memberi manfaat akademis dalam hal:

- a. Menambah pengetahuan dan wawasan pembaca mengenai pengaruh tingkat pendidikan terhadap perilaku tertib sosial pengguna KRL *Commuter Line* rute Bogor-Jakarta.
- b. Sebagai bahan referensi dan pengembangan jika ingin melakukan penelitian kembali yang relevan dengan penelitian ini.



## 2. Secara Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat secara praktis untuk pihak-pihak yang terkait, yaitu:

- a. Bagi masyarakat, sebagai bahan masukan mengenai pentingnya berperilaku tertib saat menaiki moda transportasi KRL *Commuter Line*.
- b. Bagi pengelola, sebagai bahan masukan dalam pengambilan kebijakan, memperbaiki pelayanan, dan meningkatkan kontrol sosial kepada para penumpang.

### 1.5. Tinjauan penelitian Sejenis

Berdasarkan judul penelitian ini membahas bagaimana tingkat pendidikan dapat mempengaruhi perilaku tertib sosial, maka peneliti mengambil beberapa literatur yang memiliki relevansi terhadap penelitian ini. Perihal tersebut bertujuan untuk membandingkan serta mencari kesamaan maupun perbedaannya terhadap penelitian ini.

Pertama, artikel penelitian yang ditulis oleh Andi Setyo Pambudi dan Sri Hidayati yang berjudul “*Analisis Perilaku Sosial Pengguna Moda Transportasi Perkotaan: Studi Kasus Mass Rapid Transit (MRT) DKI Jakarta*”. Artikel ini diterbitkan pada tahun 2020 dalam bentuk elektronik yang besumber dari Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas). Penelitian dalam artikel ini membahas isu mengenai sikap penumpang MRT yang belum mengetahui serta belum siap terhadap peraturan yang berlaku dan tata tertib yang harus dipatuhi saat

menggunakan MRT sebagai akibat dari beroperasinya moda transportasi MRT Jakarta sebagai moda transportasi baru di Jakarta, sehingga banyak ditemukan penumpang yang melanggar peraturan dan tata tertib selama menggunakan MRT. Artikel ini berfokus pada analisis sikap (*user attitudes*) beserta *acceptability* pengguna MRT sebelum dan setelah adanya MRT berdasarkan penelitian literatur.<sup>11</sup>

Metodologi penelitian yang dipakai pada penelitian tersebut ialah dengan melalui kajian pustaka, *big data analysis*, serta analisis kualitatif deskriptif. Pendekatan penelitian kepustakaan dipilih guna memperoleh data-data sekunder yang memiliki relevansi terhadap penelitian tersebut, serta mendapatkan referensi mengenai *big data*.<sup>12</sup> Metode selanjutnya yaitu analisis deskriptif. Metode ini digunakan untuk menemukan penyebab para pengguna melanggar peraturan dan tata tertib saat menggunakan MRT Jakarta. Selain itu, metode *big data* digunakan guna melihat bagaimana perhatian masyarakat terhadap sikap para penumpang MRT Jakarta serta mengulas pemberitaan pengguna MRT di negara-negara lain dibanding Indonesia serta akibatnya terhadap pergantian sikap.

Kesimpulan pada penelitian ini adalah dari hasil analisis dekriptif, studi literatur, dan *big data*, fenomena pengguna MRT Jakarta yang melanggar peraturan dan tata tertib berkaitan dengan kesiapan pengguna akan moda transportasi baru yang lebih modern serta pengetahuan pengguna terhadap peraturan dan tata tertib di MRT yang masih rendah. Peranan media juga sangat berpengaruh terhadap

---

<sup>11</sup> Pambudi, Andi Setyo dan Sri Hidayati. 2020. "Analisis Perilaku Sosial Pengguna Moda Transportasi Perkotaan: Studi Kasus Mass Rapid Transit (MRT) DKI Jakarta." *Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas)*. Volume 3, No. 2. Hlm: 143.

<sup>12</sup> *Ibid.*, Hlm: 146.

fenomena ini. Media massa meliput berita mengenai perilaku pengguna MRT Jakarta banyak yang masih belum tertib sehingga menjadi *viral* di kalangan masyarakat. Hal ini membawa dampak positif berupa perubahan perilaku pengguna MRT Jakarta menjadi lebih tertib. Fenomena ini memberikan gambaran bahwa untuk mewujudkan masyarakat yang tertib perlu waktu yang tidak sebentar. Peran pengelola MRT Jakarta juga sangat dibutuhkan dalam mengubah sikap penggunanya, yaitu dengan melakukan edukasi, sosialisasi, maupun kontrol sosial (*social control*) kepada penggunanya.

Artikel ini memiliki relevansi dalam hal fenomena perilaku tertib sosial di transportasi umum, khususnya di moda transportasi berbasis rel. Perilaku penumpang yang belum tertib salah satu penyebabnya adalah masih rendahnya pemahaman mereka, terutama pemahaman terhadap peraturan yang berlaku selama menggunakan moda transportasi umum berbasis rel. Peranan pihak pengelola sangatlah penting dalam mewujudkan tertib sosial di transportasi umum, yaitu dengan melakukan sosialisasi, edukasi, dan kontrol sosial kepada penumpang.

Kedua, jurnal yang ditulis oleh Yohanes William Lois, dkk. yang berjudul “*Analisis Perilaku Penumpang KRL Bogor-Jakarta Kota pada Masa Pandemi dan Pengaruhnya Terhadap Pola Perjalanan*”. Jurnal ini diterbitkan tahun 2021 dalam bentuk elektronik. Penelitian ini terfokus pada tingkat kesadaran perilaku tertib dalam mematuhi protokol kesehatan di KRL *Commuter Line* Bogor-Jakarta Kota beserta pengaruhnya terhadap pola perjalanan. Mengingat pandemi COVID-19 masih melanda Indonesia, pemerintah membuat aturan untuk menekan penularan COVID-19. Salah satunya adalah mewajibkan masyarakat mematuhi protokol

kesehatan di tempat-tempat umum, tak terkecuali di KRL *Commuter Line*. Beberapa protokol kesehatan yang wajib dipatuhi oleh penumpang KRL *Commuter Line* antara lain: menjaga jarak antar penumpang, memakai masker, melarang anak berusia <5 tahun dan lansia berusia >60 tahun naik KRL *Commuter Line*, melarang penumpang berbicara maupun menelepon, serta membatasi jumlah penumpang di setiap gerbongnya.

Metodologi dalam literatur tersebut menggunakan pendekatan kuantitatif deskriptif. Penelitian ini menggunakan survey secara *online* yang disebarluaskan menggunakan bantuan *google forms* untuk mendapatkan data. Survey ini diperuntukan bagi pengguna KRL *Commuter Line* Bogor-Jakarta perihal perilaku pengguna maupun pengelola perihal penerapan protokol kesehatan serta kebijakan-kebijakan yang diterapkan pada saat pandemi COVID-19.<sup>13</sup> Data dalam penelitian ini dianalisis secara deskriptif yang mengacu pada persepsi penumpang mengenai penerapan protokol kesehatan di KRL apakah sudah serupa dengan kondisi di lapangan.

Penelitian ini memiliki kesimpulan bahwa kesadaran tertib protokol kesehatan pada pengguna KRL *Commuter Line* Bogor-Jakarta sudah cukup baik. Sebagian besar responden sudah mematuhi aturan protokol kesehatan selama menggunakan KRL *Commuter Line*, seperti: menjaga jarak antar penumpang, menggunakan masker, maupun selalu mencuci tangan. Hanya saja, sebagian besar responden masih belum tertib protokol kesehatan dalam hal berbicara maupun

---

<sup>13</sup> Yohanes William Lois, dkk. 2021. "Analisis Perilaku Penumpang KRL Bogor-Jakarta Kota pada Masa Pandemi dan Pengaruhnya Terhadap Pola Perjalanan." *JMTS: Jurnal Mitra Teknik Sipil*. Volume 4, No. 1. Hlm: 47.

menelepon di dalam gerbong KRL, baik secara sengaja maupun tidak sengaja. Persepsi responden mengenai penerapan protokol kesehatan oleh petugas juga sudah cukup baik. Sebagian besar responden mengetahui langkah-langkah strategis yang dilakukan oleh petugas agar penerapan protokol kesehatan di KRL dapat berjalan dengan baik. Salah satunya dengan membatasi jumlah penumpang yang masuk ke dalam stasiun maupun ke dalam KRL. Selain itu, Sebagian besar responden juga mengetahui bahwa ada tindakan sterilisasi yang dilakukan secara rutin, baik di stasiun maupun di dalam KRL.

Jurnal ini memiliki relevansi dalam hal fenomena perilaku tertib sosial di KRL *Commuter Line* Bogor-Jakarta, khususnya dalam hal mematuhi protokol kesehatan. Penumpang harus memiliki tingkat pengetahuan dan kesadaran yang tinggi mengenai pentingnya mematuhi protokol kesehatan di KRL *Commuter Line*. Hal ini bertujuan agar penumpang dapat berperilaku tertib dalam menjalankan protokol kesehatan untuk menekan penularan COVID-19.

Ketiga, skripsi yang ditulis oleh Dian Islami yang berjudul “*Hubungan Antara Motivasi, Pengetahuan dan Sikap dengan Perilaku Tidak Aman pada Porter di Stasiun Kereta Api Area Surakarta*”. Penelitian yang ada dalam skripsi yang dipublikasikan pada tahun 2019 ini berbentuk elektronik dan besumber dari Fakultas Ilmu Kesehatan Universitas Muhammadiyah Surakarta. Skripsi ini membahas mengenai perilaku membahayakan yang dilakukan oleh porter yang bekerja di stasiun KA (kereta api) di wilayah Kota Surakarta. Kecelakaan kerja yang dialami para porter yang bekerja di stasiun KA tidak hanya terjadi 1-2 kali. Perilaku yang membahayakan dapat meningkatkan resiko kecelakaan kerja. Perilaku yang

membahayakan biasanya disebabkan karena faktor pribadi seperti motivasi, tingkat pengetahuan, dan motivasi.<sup>14</sup> Oleh karena itu, skripsi ini ingin membahas bagaimana motivasi, tingkat pengetahuan, dan sikap berpengaruh terhadap perilaku membahayakan yang dilakukan oleh para porter di Stasiun Solo Jebres, Stasiun Solo Balapan, maupun di Stasiun Purwosari.

Metodologi dalam skripsi ini menggunakan metodologi kuantitatif. Responden dalam skripsi ini berjumlah 48 orang porter yang tersebar di Stasiun Solo Jebres, Stasiun Solo Balapan, maupun Stasiun Purwosari. Sampel penelitian diambil melalui *total sampling*. Adapun variabel terikat dalam skripsi ini ialah perilaku membahayakan, lalu variabel bebas yang terdapat pada skripsi ini meliputi motivasi, tingkat pengetahuan, serta sikap. Data kemudian dianalisis dengan melalui uji validitas, uji reliabilitas, serta uji hipotesis.

Penelitian ini memiliki hasil berupa adanya hubungan antara variabel motivasi dengan variabel perilaku membahayakan yang dilakukan porter stasiun di area Kota Surakarta, yaitu nilai *p-value* yang didapatkan berjumlah  $0,000 < 0,05$ . Namun pada saat yang sama, tingkat pengetahuan berhubungan juga terhadap motivasi dan perilaku membahayakan pada porter stasiun di area Kota Surakarta, yakni mendapatkan nilai *p-value* yang sama. Adapun motivasi berpengaruh terhadap perilaku membahayakan pada porter stasiun di area Kota Surakarta dengan nilai *p-value* yang sama juga.

---

<sup>14</sup> Islami. 2019. “*Hubungan Antara Motivasi, Pengetahuan dan Sikap dengan Perilaku Tidak Aman pada Porter di Stasiun Kereta Api Area Surakarta*”. Skripsi, (Fakultas Ilmu Kesehatan Universitas Muhamadiyah Surakarta), Hlm: 2.

Skripsi ini memiliki relevansi dalam hal fenomena perilaku membahayakan di lingkungan stasiun kereta sebagai salah satu bentuk perilaku yang tidak tertib. Tingkat pengetahuan memiliki kontribusi dalam hal perilaku yang membahayakan di area stasiun kereta api. Apabila seseorang memiliki pengetahuan yang tinggi terhadap resiko keselamatan, maka mereka akan menghindari perilaku yang membahayakan agar terhindar dari kecelakaan dan bersikap lebih tertib.

Keempat, jurnal yang ditulis oleh Tansilul H.F. Hadiansah, dkk. yang berjudul “*Perilaku Penumpang Kereta Api terhadap Aturan Merokok di Stasiun Jember.*” Jurnal tersebut dipublikasikan pada tahun 2015 dalam bentuk elektronik. Penelitian dalam jurnal ini membahas mengenai perilaku merokok para pengguna layanan kereta api di Stasiun Jember. Stasiun kereta api merupakan tempat umum. Merokok di tempat umum, tak terkecuali di stasiun dapat mengganggu kenyamanan dan kesehatan orang lain serta menunjukkan perilaku yang tidak tertib/sopan. Akan tetapi, saat ini sudah tersedia tempat khusus merokok (*smoking area*) di banyak stasiun kereta api. Penumpang tidak diperbolehkan merokok selain di *smoking area* saat berada di stasiun.

Penelitian dalam jurnal ini menggunakan metodologi kuantitatif secara deskriptif serta dilaksanakan di Stasiun Jember. Adapun penelitian ini memiliki sampel sebanyak 100 responden yang merupakan pengunjung di Stasiun Jember. Semua data didapatkan melalui penyebaran kuesioner beserta observasi. Data akan dianalisis menggunakan analisis univariat.<sup>15</sup>

---

<sup>15</sup> Tansilul H.F. Hadiansah, dkk. 2015. “Perilaku Penumpang Kereta Api terhadap Aturan Merokok di Stasiun Jember.” *Artikel Ilmiah Hasil Penelitian Mahasiswa 2015 FKM Universitas Jember*. Hlm: 3.

Penelitian ini dapat disimpulkan bahwa tingkat pengetahuan mayoritas responden relatif tinggi mengenai peraturan merokok maupun kesadaran merokok di stasiun. Hal ini diakibatkan karena lulusan Perguruan Tinggi mendominasi keseluruhan responden dalam penelitian ini, yaitu dengan persentase sebanyak 48%.<sup>16</sup> Apabila tingkat pengetahuan responden tinggi, maka mereka akan selalu merokok di dalam *smoking area* yang terdapat di stasiun apabila seorang perokok berat. Sedangkan bagi perokok pasif, mereka akan menghindari perilaku merokok di tempat umum, sekalipun di dalam *smoking area* serta tidak akan menegur orang lain yang merokok kecuali di luar *smoking area*.

Jurnal ini memiliki relevansi dalam hal fenomena perilaku tertib sosial dalam hal merokok di area stasiun kereta api. Pengetahuan seseorang semakin tinggi apabila semakin tinggi pula pendidikan yang ditempuhnya, terutama dalam hal bahaya merokok maupun etika di tempat umum. Apabila penumpang memiliki pengetahuan mengenai bahaya merokok maupun etika di tempat umum, khususnya merokok di tempat umum, mereka akan lebih tertib dan mematuhi aturan mengenai tempat yang diperbolehkan maupun tidak diperbolehkan untuk merokok.

Kelima, jurnal yang ditulis oleh Zahra Raihanah yang berjudul "*Pemanfaatan Layanan E-Ticketing Commuterline dalam Pendisiplinan Perilaku Sosial pada Pengguna KRL di Stasiun Depok Lama.*" Jurnal ini dipublikasikan pada tahun 2020 dalam bentuk elektronik (PDF). Penelitian dalam jurnal ini membahas isu tentang perubahan perilaku sosial para komuter di Stasiun KRL Depok menjadi lebih tertib dan teratur sebagai implementasi kebijakan perubahan sistem tiket menjadi e-

---

<sup>16</sup> *Ibid.*, Hlm: 4.



*ticketing*. Hal ini berpengaruh pada kemajuan transportasi KRL *Commuter Line* Jabodetabek. Dengan demikian, penelitian ini membahas bagaimana penerapan *e-ticketing* berpengaruh terhadap tertib sosial pengguna KRL *Commuter Line* di Stasiun Depok Lama.

Metodologi yang dipakai dalam riset ini yaitu dengan menggunakan metodologi kualitatif, yaitu dengan cara wawancara, observasi, serta studi pustaka untuk memperoleh data. Kemudian, data akan dianalisis dengan menggunakan teori Anthony Giddens untuk melihat bagaimana agensi dan struktur saling bekerjasama membentuk tatanan baru.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa terdapat dualitas struktur karena kesemrawutan penumpang KRL yang belum tertib aturan. Hal ini membuat pihak pengelola menerapkan pola *e-ticketing* sebagai penggerak perubahan pada moda transportasi KRL menjadi lebih baik lagi. Selain itu, perbaikan fasilitas dan layanan pun turut dilakukan seperti penyederhanaan rute, penambahan armada kereta, penambahan jadwal, penambahan papan petunjuk dan denah stasiun, renovasi ulang stasiun, mengedukasi penumpang secara konsisten, serta pemanfaatan IT dalam pelayanan kepada penumpang.<sup>17</sup> Akibatnya, terjadi perubahan perilaku penumpang menjadi lebih disiplin, tertib, dan teratur.

Jurnal ini memiliki relevansi dalam hal fenomena kurangnya kesadaran akan tertib sosial pada pengguna KRL *Commuter Line*, khususnya pada era sebelum *e-ticketing* diterapkan. Perilaku penumpang KRL yang tidak tertib nampaknya sudah

---

<sup>17</sup> Zahra Raihanah. 2020. "Pemanfaatan Layanan E-Ticketing Commuterline dalam Pendisiplinan Perilaku Sosial pada Pengguna KRL di Stasiun Depok Lama." *Mimbar Agama dan Budaya*. Volume 37, No. 2. Hlm: 55.

sejak lama menjadi permasalahan pada moda transportasi kereta api. Hal ini dapat berakibat pada kinerja pelayanan serta menurunnya rasa kepercayaan penumpang terhadap moda KRL *Commuter Line*.

Keenam, jurnal yang ditulis oleh David Kusmawan, dkk. yang berjudul “A Path Analysis Model for Explaining Factors That Influence the Use of Masker among Commuting Workers Using KRL Commuter Line Bogor Jakarta.” Jurnal ini dipublikasikan pada tahun 2021 dalam bentuk elektronik. Hal yang menjadi fokus pada jurnal ini yaitu faktor yang mempengaruhi perilaku taat memakai masker pada pengguna KRL *Commuter Line* Bogor-Jakarta. Kondisi udara di Jakarta sangat memprihatinkan. Tingkat polusi udara di Jakarta termasuk tinggi. Apalagi saat ini masa pandemi COVID-19 masih berlangsung, sehingga memakai masker sangat penting dilakukan di tempat publik untuk mencegah terjadinya penyakit. Oleh karena itu, perlu ada kesadaran terhadap resiko kesehatan apabila tidak memakai masker.<sup>18</sup>

Metodologi penelitian yang dipakai yaitu pendekatan kuantitatif. Perolehan data penelitian tersebut diperoleh melalui bantuan kuesioner yang disebarakan kepada 155 orang responden yang merupakan pekerja kantoran pengguna KRL *Commuter Line* Bogor-Jakarta. Variabel terikat dalam penelitian ini meliputi penggunaan masker. Kemudian variabel bebasnya meliputi: pengetahuan, tingkat pendidikan, pengalaman, penghasilan, serta persepsi mengenai polusi udara.

---

<sup>18</sup> David Kusmawan, dkk. 2021. “A Path Analysis Model for Explaining Factors That Influence the Use of Masker among Commuting Workers Using KRL Commuter Line Bogor Jakarta.” *Kesmas: Jurnal Kesehatan Masyarakat Nasional (National Public Health Journal)*. Volume 16, No. 2. Hlm: 78.

Penelitian ini berhasil membuktikan variabel pengetahuan, tingkat pendidikan, maupun pengalaman memiliki pengaruh yang signifikan terhadap perilaku memakai masker pada pekerja yang menggunakan KRL *Commuter Line* Bogor-Jakarta. Responden yang memiliki pengetahuan dalam hal resiko kesehatan apabila tidak memakai masker ternyata lebih taat dalam menggunakan masker. Selain itu, responden yang berpendidikan tinggi ternyata lebih taat menggunakan masker bila dibandingkan dengan responden yang berpendidikan SD hingga SMA. Responden yang memiliki pengalaman menjadi komuter selama >2 tahun juga lebih taat menggunakan masker bila dibandingkan dengan responden yang memiliki pengalaman menjadi komuter selama <2 tahun.

Penelitian ini memiliki relevansi dalam hal fenomena perilaku tertib sosial di KRL *Commuter Line* Bogor-Jakarta, khususnya dalam hal mematuhi aturan menggunakan masker. Menggunakan masker di tempat umum, terkhusus di transportasi umum adalah salah satu upaya untuk menekan penularan virus COVID-19. Penumpang yang berpendidikan tinggi dan memiliki pengetahuan atau kesadaran yang tinggi tentang pentingnya memakai masker akan lebih taat dalam memakai masker saat menggunakan KRL *Commuter Line*.

Ketujuh, artikel yang ditulis oleh A. Zubair dan Chotib yang berjudul “*Analysing the Influence of Cognitive, Affective, Conative, and Motivation Aspects on Train Passenger’s Deviant Behaviour: Commuter Line, Indonesia*”. Jurnal ini dipublikasikan pada tahun 2019 dalam bentuk elektronik. Artikel ini membahas tentang hubungan antara aspek kognitif (tingkat pengetahuan), afektif, konatif, dan motivasi terhadap perilaku menyimpang pengguna KRL *Commuter Line*. Moda

KRL *Commuter Line* merupakan angkutan umum yang sangat diminati oleh sebagian besar penduduk Jabodetabek. Namun, masih banyak perilaku menyimpang dan tidak tertib yang dilakukan oleh pengguna KRL *Commuter Line* seperti: pencopetan, pelecehan seksual, makan dan minum di dalam kereta, penumpang yang sulit diatur, maupun penyalahgunaan tempat duduk prioritas. Memahami sikap dan perilaku penumpang penting untuk mengantisipasi masalah operasional dan pelayanan.<sup>19</sup> Artikel ini berusaha untuk menemukan adanya pengaruh yang bersifat signifikan antara aspek kognitif, afektif, konatif, dan motivasi penumpang secara simultan dan parsial terhadap perilaku menyimpang pada pengguna KRL *Commuter Line*.

Pendekatan penelitian dalam literatur ini yaitu pendekatan kuantitatif. Selain itu, proses pengambilan data dilakukan menggunakan kuesioner dan dengan cara survey. Lalu dalam literatur tersebut, analisis data dilakukan secara deskriptif agar dapat terlihat karakteristik responden dan faktor perilaku menyimpang berdasarkan tiga aspek (kognitif, afektif, dan konatif) serta tambahan berupa aspek motivasi.<sup>20</sup> Kuesioner lalu akan disebarakan kepada pengguna KRL *Commuter Line*. Jurusan Duri-Tangerang. Data akan dianalisis menggunakan analisis regresi linear dan juga uji hipotesis setelah penyebaran kuesioner selesai serta memenuhi jumlah sampel responden.

*Output* riset dalam artikel ini memperlihatkan bahwa aspek pengetahuan (kognitif), motivasi, dan konatif menunjukkan pengaruh yang sangat signifikan

---

<sup>19</sup> A. Zubair dan Chotib. 2019. "Analysing the Influence of Cognitive, Affective, Conative, and Motivation Aspects on Train Passenger's Deviant Behaviour: Commuter Line, Indonesia." *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*. Hlm: 1.

<sup>20</sup> *Ibid.*, Hlm: 2.

terhadap perilaku menyimpang penumpang. Perilaku menyimpang dalam penelitian ini dimaknai secara khusus sebagai segala bentuk perilaku penumpang dalam melakukan pelanggaran terhadap peraturan dan norma yang berlaku ketika di dalam gerbong stasiun maupun kereta api. Kecenderungan pengguna dalam melakukan perilaku yang menyimpang dapat terlihat dari rendahnya tingkat pengetahuan penggunanya dan juga motivasinya.

Penelitian ini memiliki relevansi dalam hal fenomena perilaku tertib sosial pada pengguna KRL *Commuter Line*, khususnya dalam hal perilaku yang menyimpang dari aturan dan norma. Tingkat pengetahuan memberikan dampak terhadap perilaku penumpang yang menyimpang selama menggunakan KRL *Commuter Line*. Semakin rendah tingkat pengetahuan, maka peluang untuk berperilaku menyimpang semakin besar.

**Tabel 1.3**  
**Perbandingan Tinjauan Literatur Sejenis**

| <b>JURNAL NASIONAL</b>             |   |                                    |                                |   |  |
|------------------------------------|---|------------------------------------|--------------------------------|---|--|
| Nama Peneliti                      | Judul Referensi   | Metodologi Penelitian              | Teori/konsep                   | Persamaan Penelitian  | Perbedaan Penelitian   |
| Andi Setyo Pambudi dan Sri Hidayat | Analisis Perilaku Sosial Pengguna Moda Transportasi Perkotaan: Studi Kasus <i>Mass Rapid Transit</i> (MRT) DKI Jakarta      | Kualitatif, dengan <i>big data</i> | Konsep <i>user attitudes</i> . | Sama-sama membahas fenomena perilaku tertib sosial di transportasi umum, khususnya di moda transportasi umum berbasis rel   | Metodologi yang digunakan kualitatif dan menggunakan big data sebagai unit analisis.             |
| Yohanes William Lois, dkk          | <i>Analisis Perilaku Penumpang KRL Bogor-Jakarta Kota pada Masa Pandemi dan Pengaruhnya Terhadap Pola Perjalanan</i>        | Kuantitatif                        | Konsep kebijakan publik        | Sama-sama membahas fenomena perilaku tertib sosial di KRL <i>Commuter Line</i> di mana tingkat pengetahuan pengguna sebagai determinan dalam tertib menaati aturan.                 | Variabel dependen berupa pola perjalanan yang dipengaruhi oleh perilaku tertib sosial            |
| Dian Islami                        | Hubungan Antara Motivasi, Pengetahuan dan Sikap dengan Perilaku Tidak Aman pada Porter di Stasiun Kereta Api Area Surakarta | Kuantitatif                        | Konsep <i>personal factor</i>  | Sama-sama membahas perilaku membahayakan di lingkungan stasiun kereta sebagai salah satu bentuk perilaku yang tidak tertib dan tingkat pengetahuan/pendidikan memberikan kontribusi | Fokus penelitian pada porter di area stasiun dan terdapat beberapa variabel independen pendukung |

|                              |  |                        |  |  |   |
|------------------------------|--|------------------------|--|--|---|
|                              |  |                        |  | dalam perilaku yang membahayakan   |   |
| Tansilul H.F. Hadiansah, dkk | Perilaku Penumpang Kereta Api terhadap Aturan Merokok di Stasiun Jember  | Kuantitatif deksriptif | Konsep perilaku ( <i>behaviour</i> )               | Sama-sama membahas perilaku tertib sosial, terutama dalam hal merokok di area stasiun yang dipengaruhi oleh tingkat pengetahuannya   | Fokus kajian hanya pada perilaku merokok penumpang di stasiun kereta api  |
| Zahra Raihanah               | Pemanfaatan Layanan <i>E-Ticketing Commuterline</i> dalam Pendisiplinan Perilaku Sosial pada Pengguna KRL di Stasiun Depok Lama                    | Kualitatif             | Teori Strukturasi Anthony Giddens                  | Sama-sama membahas perilaku tidak tertib penumpang di saat menggunakan transportasi KRL yang sudah menjadi permasalahan di dunia perkeretaapian sejak dahulu   | Perilaku tertib penumpang disebabkan karena penerapan sistem <i>E-Ticketing</i> dan metodologi yang digunakan kualitatif            |
| <b>JURNAL INTERNASIONAL</b>  |  |                        |  |  |   |
| David Kusmawan, dkk.         | <i>A Path Analysis Model for Explaining Factors That Influence the Use of Masker among Commuting Workers Using KRL Commuter Line Bogor Jakarta</i> | Kuantitatif            | Konsep perilaku sehat ( <i>Healthy Behaviour</i> ) | Sama-sama membahas tentang perilaku penumpang KRL <i>Commuter Line</i> yang tertib mematuhi aturan, terutama aturan memakai masker dan tingkat pendidikan memberikan pengaruh terhadap kepatuhan tertib aturan | Kajian terfokus pada perilaku menggunakan masker dan faktor-faktor pendorong penumpang KRL <i>Commuter Line</i> taat memakai masker |

|                             |  |                    |                                   |   |  |
|-----------------------------|--|--------------------|-----------------------------------|---|--|
| <p>A. Zubair dan Chotib</p> | <p><i>Analysing the Influence of Cognitive, Affective, Conative, and Motivation Aspects on Train Passenger's Deviant Behaviour: Commuter Line, Indonesia</i></p> | <p>Kuantitatif</p> | <p>Konsep perilaku menyimpang</p> | <p>Sama-sama membahas tertib sosial pada pengguna KRL <i>Commuter Line</i>, khususnya dalam hal perilaku yang menyimpang dari aturan dan norma. Selain itu, faktor kognitif/tingkat pengetahuan juga memberikan pengaruh yang signifikan terhadap perilaku menyimpang pengguna KRL <i>Commuter Line</i></p> | <p>Terdapat beberapa variabel independen dalam penelitian tersebut sehingga perilaku menyimpang dipengaruhi oleh beberapa hal.</p> |
|-----------------------------|--|--------------------|-----------------------------------|---|--|

Sumber: Hasil Olah Data Peneliti (2022)



## 1.6. Tinjauan Teoretik

### 1.6.1. Deskripsi Teoretik

#### a. Perilaku Tertib Sosial (Y)

Perilaku tertib sosial dapat diartikan sebagai hasil dari pengalaman dan interaksi masyarakat dengan lingkungan sekitarnya yang berwujud pengetahuan, sikap, serta tindakan-tindakan yang teratur tanpa adanya konflik dalam hubungan antarindividu. Perilaku tertib sosial terwujud ketika kehidupan masyarakat memiliki sistem norma dan hukum yang berjalan dengan baik serta pola interaksi yang harmonis sepanjang waktu.<sup>21</sup> Setiap anggota masyarakat harus menyetujui kontrak sosial bersama terhadap tindakan yang harus dilakukan dan saling bekerja sama untuk mencapai tujuan bersama agar perilaku tertib sosial dapat terwujud dengan baik.<sup>22</sup>

Sikap kooperatif antarindividu mendukung terciptanya perilaku tertib sosial di masyarakat.<sup>23</sup> Kondisi demikian dapat menimbulkan sikap masyarakat yang selalu menaati norma beserta aturan yang berlaku di masyarakat serta selalu menghindari perilaku-perilaku yang tidak tertib di manapun berada, terkhusus di ruang publik. Selain itu, masyarakat yang terbiasa berperilaku tertib sebagai akibat dari pendidikan masyarakat yang ditempuh tinggi dan sistem pendidikan yang berkualitas, fasilitas kesehatan

---

<sup>21</sup> Tjipta Lesmana. 2005. "Kebebasan Pers Dilihat dari Perspektif Konflik, antara Kebebasan dan Tertib Sosial", *Jurnal Ilmu Komunikasi*, Vol.2, No.1, Hlm: 3.

<sup>22</sup> Kingdom Sunday Mboho dan Unwana-Abasi Sunday Udoh. 2019. "Social Order: Challenges and Prospects in Nigeria, North West Senatorial District of Akwa Ibom State Perspective", *Global Journal of Arts, Humanities and Social Sciences*, Vol.7, No.6, Hlm: 2.

<sup>23</sup> Michael Hechter dan Christine Horne. 2009. *Theories of Social Order: A Reader, Second Edition*. California: STANFORD UNIVERSITY PRESS. Hlm: 2.

yang memadai, mampu menciptakan kedamaian di masyarakat, dan lainnya.<sup>24</sup>

Berdasarkan beberapa literatur yang telah dibaca dan disimpulkan, Bentuk-bentuk perilaku tertib di ruang publik, khususnya di moda transportasi umum kereta api, di antaranya:

1. Menghindari Tindakan yang Mengganggu

Menurut Murtini, dkk., tindakan yang dapat mengganggu penumpang lain dapat berupa duduk di lantai maupun membawa barang bawaan berlebih. Barang bawaan yang dibawa dalam jumlah banyak berpengaruh pada kecepatan berjalan penumpang, sehingga penumpang yang membawa barang bawaan dalam jumlah banyak cenderung berjalan lambat.<sup>25</sup> Hal tersebut dapat mengganggu sirkulasi dan lalu-lalang penumpang. Sedangkan menurut Chairil N. Siregar, perilaku melanggar aturan seperti merokok, meludah sembarangan, membuang sampah tidak pada tempatnya, maupun dorong-dorongan saat naik/turun dari kendaraan merupakan perilaku mengganggu yang tidak dapat diterima. Peraturan tersebut masih sering dilanggar sebab ketidaktahuan maupun karena banyak orang yang tidak memahaminya.<sup>26</sup>

2. Menghindari Tindakan yang Membahayakan

---

<sup>24</sup> *Ibid.*, Hlm: 4.

<sup>25</sup> Titien Woro Murtini, dkk. 2017. "Karakteristik Wanita dalam Mendukung Akses KRL (Kereta Rel Listrik) di Stasiun Tanah Abang Jakarta." *Jurnal Arsir*. Volume 1. Hlm: 190.

<sup>26</sup> Chairil N. Siregar. 2013. "Upaya Membangun Budaya Masyarakat Dalam Menggunakan Jasa Transportasi Kapal Motor Antarpulau di Maluku." *Jurnal Sositologi*. Hlm: 448.

Dari penelitian Xin Wan, dkk., perilaku penumpang yang membahayakan selama berada di kereta api merupakan tindakan tidak tertib yang paling umum dijumpai. Beberapa perilaku membahayakan yang paling sering dijumpai antara lain: a) memaksa naik ke dalam kereta yang sudah penuh, b) terburu-buru saat naik/turun kereta, maupun c) menahan pintu agar tidak tertutup.<sup>27</sup> Ketiga perilaku tersebut tentunya sangat berbahaya dan dapat mencelakai diri sendiri maupun orang lain. Kesadaran penumpang akan peraturan yang berlaku tampaknya menjadi penyebab terbesar terhadap ketiga perilaku tersebut.

Tidak hanya itu, terdapat juga tindakan membahayakan yang bersifat ekstrem dan mengarah kepada tindakan kriminal. Seperti pada penelitiannya Steven Tsang, perilaku tersebut dapat berupa mabuk, mengganggu penumpang lain/kru, melakukan pelecehan verbal/seksual, maupun merusak sarana dan prasarana yang tersedia. Perilaku tersebut merupakan perilaku yang tidak dapat ditolerir oleh semua penumpang. Akan tetapi, persepsi penumpang terhadap penumpang lain yang mabuk, mengganggu penumpang lain/kru, melakukan pelecehan verbal/seksual, maupun merusak sarana dan

---

<sup>27</sup> Xin Wan, dkk. 2016. "What Factors Determine Metro Passengers' Risky Riding Behavior? An Approach Based on an Extended Theory of Planned Behavior." *Transportation Research Part F*. Hlm: 128.

prasarana yang tersedia tampaknya berbeda-beda tergantung dari ras, tingkat pendidikan, maupun jenis kelamin.<sup>28</sup>

3. Tidak Memadati Area Tertentu di Stasiun/di dalam Kereta (berkerumun)

Pada penelitian yang dilakukan Berkovich, penumpang umumnya cenderung memadati area tertentu di dalam kereta yang sekiranya dapat memberikan rasa nyaman bagi mereka dan kemudahan dalam hal akses naik/turun. Banyak penumpang yang memilih berdiri dan menempati daerah di sekitar pintu untuk memudahkan mereka ketika turun dari kereta, terkecuali bagi penumpang yang akan turun di stasiun terakhir, terutama di saat jam sibuk.<sup>29</sup> Selain itu, masih banyak penumpang yang memilih duduk di dekat jendela maupun di dekat lubang AC. Hal ini menyebabkan posisi tempat duduk tersebut menjadi rebutan para penumpang, terutama saat bangku tersebut kosong.

Pada area stasiun, seperti menurut Oliveira, dkk., penumpang umumnya cenderung memadati area-area tertentu saja di dalam stasiun. Biasanya penumpang memadati wilayah peron yang dekat dengan tangga dan pintu keluar. Selain itu, penumpang juga cenderung memadati area di peron yang posisi gerbong keretanya terdekat dengan akses pintu keluar di stasiun tujuannya.<sup>30</sup>

<sup>28</sup> Steven Tsang, dkk. 2018. "Investigating Air Passengers' Acceptance Level Of Unruly In-Flight Behaviour." *Tourism Analysis*. Hlm: 40.

<sup>29</sup> Aaron Berkovich, dkk. 2013. "Observed Customer Seating and Standing Behavior and Seat Preferences on Board Subway Cars in New York City." *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*. Hlm: 41.

<sup>30</sup> Luis CR Oliveira, dkk. 2019. "Analysing Passengers Behaviours When Boarding Trains to Improve Rail Infrastructure and Technology." *Robotics and Computer Integrated Manufacturing*. Hlm: 287.

#### 4. Tertib dalam Mengantre

Setiap individu diwajibkan mengantri dengan tertib ketika berada di ruang publik (tempat umum), tak terkecuali saat menggunakan transportasi umum seperti KRL *Commuter Line*. Menurut M.A. Susanti, dkk., memotong antrian merupakan salah satu bentuk perilaku tidak tertib saat mengantri yang paling umum dijumpai. Perilaku memotong antrian merupakan bentuk perilaku yang seharusnya dihindari karena menunjukkan perilaku egois.<sup>31</sup> Selain memotong antrian, tindakan mendorong penumpang yang mengantri di depannya maupun membuat antrian baru di samping antrian yang sudah ada juga merupakan bentuk tidak tertib saat mengantri. Sikap tergesa-gesa dan tidak sabaran menyebabkan penumpang yang nekat memotong antrian serta tidak menghargai penumpang lain yang mengantri di depannya.

#### 5. Menggunakan Tempat Duduk dengan Bijak

Setiap orang memiliki hak untuk duduk di tempat duduk yang sudah disediakan di dalam kereta, bus, halte, maupun di stasiun. Penumpang yang tertib menggunakan kursi yang disediakan untuk duduk dan tidak menempati kursi khusus yang sengaja diperuntukkan bagi penumpang prioritas (ibu hamil, lansia, ibu membawa anak, maupun penyandang disabilitas). Menurut Putri dan Lissimina, dalam jurnalnya, perilaku yang tidak tertib saat menempati tempat duduk salah

---

<sup>31</sup> Maria Astrid Susanti, dkk. 2017. "Urban Civility: Train Commuters' Queuing Behaviour in Jakarta." *Advances in Social Science, Education and Humanities Research*. Hlm: 317.

satunya adalah menggunakan tempat duduk selain untuk duduk, yaitu untuk menaruh barang bawaan. Apalagi ketika sedang membawa banyak barang, mereka akan cenderung menggunakan kursi disebelahnya untuk tempat menaruh barang yang dibawanya.<sup>32</sup>

Lain halnya dengan Basir Ibrahim, dkk. Menurutnya, perilaku tidak tertib dalam menggunakan tempat duduk yaitu menempati kursi yang tidak sesuai dengan nomor yang tercantum di karcis dan menempati kursi prioritas dengan orang yang bukan seharusnya. Penumpang banyak yang memilih duduk di dekat pintu dan jendela, sehingga posisi duduk di dekat pintu dan jendela menjadi sasaran para penumpang. Selain itu, tempat duduk khusus disabilitas, ibu hamil, maupun lansia seringkali ditempati oleh para penumpang yang tidak mendapatkan tempat duduk.<sup>33</sup>

#### 6. Tidak Membuat Gaduh di dalam Kereta.

Setiap penumpang menginginkan suasana yang tenang dan damai ketika menaiki transportasi umum. Salah satu perilaku tertib saat menggunakan transportasi umum adalah menjaga suasana agar tetap tenang dan tidak gaduh. Kebisingan merupakan hal yang paling berpengaruh terhadap kenyamanan penumpang. Seperti dalam penelitian Ainsley Hughes, dkk., kebisingan tersebut dapat berasal dari

---

<sup>32</sup> Shabika Amany Putri dan Finta Lissimia. 2020. "Kajian Konsep Arsitektur Perilaku pada Stasiun Kereta Api Antar Kota: Studi Kasus Stasiun Bandung, Stasiun Gambir, dan Stasiun Pasar Senen." *Jurnal Arsitektur PURWARUPA*. Volume 4, No. 2. Hlm: 51.

<sup>33</sup> Basir Ibrahim. 2015. "Konsep Tata Letak Akomodasi Penumpang pada Interior Kereta Api Ekonomi Jarak Menengah." *Jurnal Sioteknologi*. Volume 14. Hlm. 198.

penumpang yang saling mengobrol, penumpang yang sedang menelepon dengan suara keras, suara dering *handphone*, maupun penumpang yang sengaja bercibara dengan lantang. Kondisi yang demikian lebih sering terjadi di jam sibuk, terutama di jam pulang kerja, di mana penumpang lebih bervariasi tidak hanya pekerja kantoran, namun juga bercampur dengan para turis, remaja sekolah, maupun seseorang yang jarang menaiki kereta.<sup>34</sup>

#### **b. Tingkat Pendidikan (X)**

Pendidikan berasal dari kata “didik” yang berarti sesuatu seperti dilatih atau diajarkan. Oleh karena itu, pendidikan sesungguhnya menjadikan seseorang terlatih dan terdidik. Pendidikan juga merupakan tindakan yang dilakukan dalam mengubah sikap maupun perilaku individu maupun kelompok agar mencapai manusia yang dewasa dengan cara pengajaran dan pelatihan. Dari definisi tersebut, dapat diartikan juga bahwa dengan melalui pendidikan, seseorang mengalami perubahan sikap dan perilaku, tumbuh dewasa, matang dalam hal sikap dan perilaku, serta proses pendewasaan yang terjadi sebagai hasil dari pengajaran, pelatihan, dan pendidikan.<sup>35</sup>

Menurut Brubacher, pendidikan adalah prosedur hubungan timbal balik pada masing-masing pribadi manusia dalam penyesuaian dirinya dengan alam, sahabat, ataupun lingkungannya. Pendidikan adalah pola pertumbuhan yang terorganisir serta melengkapi seluruh kemampuan

---

<sup>34</sup> Ainsley Hughes, dkk. 2017. “Super Simple Stuff?": Crafting Quiet in Trains between Newcastle and Sydney.” *Mobilities*. Hlm: 15.

<sup>35</sup> Damsar. 2015. *Pengantar Sosiologi Pendidikan*. Jakarta: Penerbit Kencana. Hlm: 8.

manusia, yang meliputi: moral, intelektual (pengetahuan), jasmani (pancaindra), dan untuk karakter diri maupun kebermanfaatan masyarakatnya yang ditunjukkan dengan mengumpulkan semua kegiatan tersebut untuk tujuan hidupnya (*ultimate goal*).<sup>36</sup>

Berdasarkan penjelasan di atas serta beberapa literatur yang telah peneliti baca, selain untuk memperoleh pengetahuan, pendidikan sejatinya merupakan proses yang dilalui oleh seseorang, khususnya pengguna KRL *Commuter Line* dalam menjadikan seseorang tersebut memiliki sikap dan perilaku yang baik ketika berperan di masyarakat, hal tersebut berlandaskan pada 2 (dua) hal yaitu:

### **1. Kognisi (pengetahuan)**

Menurut Notoatmodjo, kognisi/pengetahuan yang dimiliki seseorang umumnya diperoleh melalui pendidikan. Semakin tinggi pendidikan yang ditempuh, maka akan semakin banyak hal yang dipelajari dan juga semakin banyak pula informasi-informasi yang didapat, sehingga pengetahuan dan pemahaman mereka akan semakin tinggi pula.<sup>37</sup> Dengan melalui pendidikan, seseorang akan dibimbing dan diajarkan untuk memahami suatu hal agar pengetahuan-pengetahuan yang menjadi landasan setiap orang dalam berperilaku dapat diperoleh dan diterapkan.<sup>38</sup>

---

<sup>36</sup> Rulam Ahmadi. 2014. *Pengantar Pendidikan: Asas & Filsafat Pendidikan*. Yogyakarta: Ar Ruz Media. Hlm: 33.

<sup>37</sup> Ratna Wardani dan Yuan Prianggajati, *Loc. Cit.*

<sup>38</sup> Retno Yudiutami. 2015. "*Hubungan Tingkat Pengetahuan dengan Implementasi Tata Cara Tertib Berlalu Lintas pada Siswa SLTA Di Kecamatan Purwokerto Timur Tahun 2015*". Skripsi, (Program Studi Geografi Universitas Negeri Semarang), Hlm: 20.



## 2. Kesadaran

Menurut Ariwibowo, pendidikan memiliki *output* positif bagi masyarakat, khususnya perihal kesadaran. Pendidikan dapat membuat seseorang menjadi sadar dalam berperilaku baik di masyarakat, dan juga bersikap disiplin ketika berada di ruang publik.<sup>39</sup> Apabila semakin tinggi pendidikan seseorang, sudah pasti ia akan mudah dalam menerima perubahan positif. Sebaliknya, apabila seseorang tersebut tidak mempunyai pendidikan yang berkesinambungan, biasanya cenderung tertutup serta sulit dalam menerima perubahan sikap tersebut.<sup>40</sup>

Di sisi lain, terdapat 3 (tiga) jenis pendidikan yang berlaku di Indonesia. Menurut Undang-Undang RI Nomor 20 tahun 2003 tentang Sisdiknas (Sistem Pendidikan Nasional), tiga jenis pendidikan tersebut antara lain: pendidikan formal, pendidikan informal, dan pendidikan nonformal.

- **Pendidikan Formal**

Pendidikan formal merupakan pendidikan yang mempunyai peraturan resmi yang mengikat dalam seluruh aspeknya. Peraturan yang ada di dalam pendidikan formal bersifat lebih ketat apabila

---

<sup>39</sup> Raditya Ariwibowo. 2013. "Hubungan Antara Umur, Tingkat Pendidikan, Pengetahuan, Sikap terhadap Praktik *Safety Riding Awareness* pada Pengendara Ojek Sepeda Motor di Kecamatan Banyumanik", *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, (FKM Undip), Vol.2, No.1, Hlm: 6.

<sup>40</sup> *Ibid.*

dibandingkan dengan pendidikan informal ataupun nonformal. Pendidikan formal meliputi jenjang sekolah serta perguruan tinggi.<sup>41</sup>

Undang-Undang RI Nomor 20 tahun 2003 menyebutkan bahwa pendidikan formal merupakan jalur pendidikan yang berjenjang dan terstruktur yang meliputi pendidikan dasar, pendidikan menengah, maupun pendidikan tinggi. Pendidikan dasar meliputi SD/MI, pendidikan menengah meliputi SMP/MTs dan SMA/SMK/MA, serta pendidikan tinggi meliputi universitas, institut, akademi, maupun sekolah tinggi.

- **Pendidikan Informal**

Pendidikan Informal diartikan sebagai pendidikan yang bersifat tidak terstruktur, berkaitan dengan pengalaman sehari-hari yang dialami, serta terencana dan tidak terorganisir (belajar insidental). Berdasarkan Undang-Undang RI No. 20 tahun 2003 tentang Sisdiknas (Sistem Pendidikan Nasional), pendidikan informal adalah pendidikan yang dilakukan melalui perantara keluarga maupun lingkungannya. Pendidikan informal mengacu pada pendidikan yang berlangsung dalam keluarga maupun dalam lingkungannya dan terjadi secara alamiah. Contoh dari pendidikan Informal antara lain: lembaga kursus, bimbingan belajar, sekolah alam, maupun pendidikan anak usia dini (PAUD).

---

<sup>41</sup> *Ibid.*, Hlm. 81.

- **Pendidikan Nonformal**

Menurut Undang-Undang RI Nomor 20 tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional, pendidikan nonformal adalah jalur pendidikan di luar pendidikan formal yang terlaksana secara struktural dan berstrata. Contoh dari pendidikan nonformal antara lain: pendidikan karakter, maupun sosialisasi orang tua kepada anaknya.

Tidak hanya itu, terdapat pula tingkat/jenjang pendidikan yang terbagi menjadi 3 (tiga) tingkatan/jenjang. Tingkatan pendidikan yang tercantum dalam Undang-Undang RI Nomor 20 tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional meliputi pendidikan dasar, pendidikan menengah, dan pendidikan tinggi.

- **Pendidikan Dasar**

Pendidikan dasar yaitu jenjang pendidikan yang mendasari pendidikan menengah. Pendidikan dasar mencakup Sekolah Dasar (SD) dan *Madrasah Ibtidaiyah* (MI) maupun jenjang lainnya yang setara serta Sekolah Menengah Pertama (SMP) dan *Madrasah Tsanawiyah* (MT), ataupun pada jenjang lainnya yang setara<sup>42</sup>.

- **Pendidikan Menengah**

Pendidikan menengah adalah kelanjutan dari pendidikan dasar. Pendidikan menengah terbagi ke dalam 2 (dua) jenis, yaitu pendidikan menengah umum dan pendidikan menengah kejuruan. Pendidikan

---

<sup>42</sup> <http://www.pendidikanekonomi.com/2012/12/jalur-dan-jenjang-pendidikan-menurut-uu.html> (diakses pada 12 Feb 2021)

menengah umum meliputi Sekolah Menengah Atas (SMA), *Madrasah Aliyah* (MA), atau jenjang lain yang setara. Sedangkan pendidikan menengah kejuruan meliputi Sekolah Menengah Kejuruan (SMK), *Madrasah Aliyah Kejuruan* (MAK), atau jenjang lain yang setara.

- **Pendidikan Tinggi**

Pendidikan tinggi adalah lanjutan dari pendidikan menengah yang meliputi jenjang diploma, sarjana (S1), magister (S2), spesialis, dan doctor (S3). Pendidikan tinggi diselenggarakan oleh perguruan tinggi yang berupa universitas, politeknik, institut, sekolah tinggi, maupun akademi.

### 1.6.2. Kerangka Teoretik

Perilaku tertib sosial merupakan perilaku masyarakat yang teratur dan selalu menaati segala peraturan yang berlaku di lingkungannya. Perilaku ini muncul sebagai akibat dari sistem nilai dan norma masyarakat yang berjalan dengan baik serta memiliki pola interaksi yang harmonis. Tingkat pendidikan terakhir, kognisi, maupun kesadaran yang ditempuh rupanya memberikan kontribusi terhadap perilaku tertib sosial masyarakat. Beberapa penelitian menyebutkan bahwa tingkat pendidikan memiliki pengaruh/hubungan dengan perilaku tertib sosial. Seperti dalam penelitian Dian Islami<sup>43</sup>, David Kusmawan, dkk.<sup>44</sup>, Yudiutami<sup>45</sup>,

---

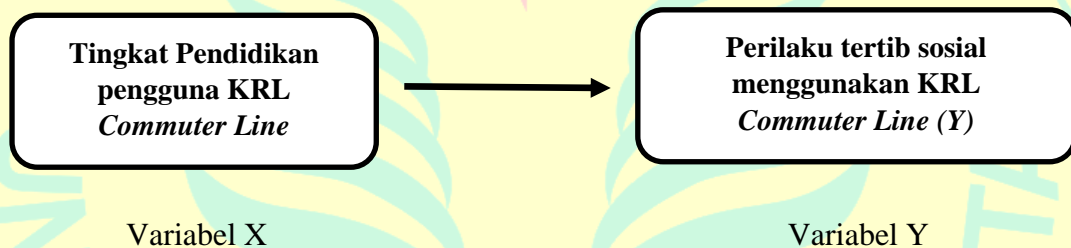
<sup>43</sup> Dian Islami, *Loc. Cit.*

<sup>44</sup> David Kusmawan, dkk., *Loc. Cit.*

<sup>45</sup> Retno Yudiutami., *Loc. Cit.*

Ariwibowo<sup>46</sup>, serta A. Zubair dan Chotib<sup>47</sup>. Maka dari penelitian tersebut, apabila pendidikan yang ditempuh seseorang semakin tinggi, maka semakin sering pula ia berperilaku tertib di masyarakat. Begitu sebaliknya, apabila pendidikan yang ditempuh seseorang semakin rendah, maka semakin sering pula ia berperilaku tidak tertib di masyarakat.

**Skema 1.1**  
**Kerangka Berpikir**



Sumber: Analisis Peneliti (2022)

### 1.6.3. Hipotesis Penelitian

Hipotesis penelitian adalah jawaban awal untuk permasalahan penelitian yang bersifat sementara dan mengacu pada variabel penelitian sebelum melakukan pengujian melalui statistik. Hipotesis penelitian yang diajukan harus didasarkan pada rumusan masalah, tujuan penelitian, tinjauan literatur, kerangka berpikir, dan kerangka konsep yang sudah ditentukan.<sup>48</sup> Berdasarkan kerangka teoretik serta kerangka berpikir yang sudah dijelaskan sebelumnya, dengan demikian hipotesis

<sup>46</sup> Raditya Ariwibowo, *Loc.Cit.*

<sup>47</sup> A. Zubair dan Chotib, *Loc.Cit.*

<sup>48</sup> Kurniawan, dan Puspitaningtyas. *Op.Cit.*, Hlm. 52.

penelitian yang diujikan adalah pengaruh antara tingkat pendidikan terhadap perilaku tertib sosial pada pengguna KRL *Commuter Line* Bogor-Jakarta. Berikut ini adalah hipotesis penelitian yang diuji:

$$H_{01} : \beta = 0$$

$$H_{a1} : \beta \neq 0$$

$H_{01} : \beta = 0$  Tidak terdapat pengaruh langsung positif antara tingkat pendidikan dengan perilaku tertib sosial pada pengguna KRL *CommuterLine* Bogor-Jakarta.

$H_{a1} : \beta \neq 0$  Terdapat pengaruh langsung positif antara tingkat pendidikan dengan perilaku tertib sosial pada pengguna KRL *Commuter Line* Bogor Jakarta.

## 1.7. Metodologi Penelitian

### 1.7.1. Pendekatan dan Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif, yaitu penelitian yang disusun secara sistematis terhadap suatu fenomena dan hubungan-hubungannya, dengan menggunakan statistik sabagai datanya. Pendekatan kuantitatif adalah pendekatan penelitian yang mengkuantifikasikan data-data dan sifatnya terstruktur agar dapat digeneralisasi<sup>49</sup>. Selain itu, pendekatan kuantitatif ini digunakan sebagai pendekatan ilmiah *scientific*, sebab memiliki kesesuaian dengan kaidah keilmuan,

<sup>49</sup> Agung W. Kurniawan dan Zarah Puspitaningtyas. 2016. *Metode Penelitian Kuantitatif*. Yogyakarta: Pandiva Buku. Hlm: 18

antara lain: konkrit, empiris, obyektif, terukur, rasional, serta sistematis. Metode *discovery* sering pula melekat pada pendekatan ini. Hal ini disebabkan karena pengetahuan dan iptek baru dapat ditemukan dan dikembangkan melalui pendekatan ini.<sup>50</sup>

Selanjutnya, metode survey diterapkan pada penelitian ini untuk memperoleh data, yaitu dilakukan dengan cara menyebarkan kuesioner untuk mencari informasi dari responden. Umumnya metode survei terbatas pada studi yang mengumpulkan data dari sampel populasi untuk mewakili keseluruhan populasi<sup>51</sup>. Metode survey memberikan responden pertanyaan-pertanyaan tentang kepercayaannya, pendapat, karakter, serta sikap yang sedang maupun telah berlangsung. Melalui survey, pertanyaan-pertanyaan disusun untuk meneliti laporan kepercayaan/keyakinan maupun sikap diri responden<sup>52</sup>.

### **1.7.2. Lokasi dan Waktu Penelitian**

Jalur KRL *Commuter Line* Bogor-Jakarta merupakan jantung dari keseluruhan rute KRL *Commuter Line* Jabodetabek. Jalur ini terbagi ke dalam 2 (dua) rute cabang, yaitu *Red Line* (rute Bogor-Jakartakota) dan *Yellow/Loop Line* (rute Bogor/Nambo-Angke/Jatinegara). Di jalur ini, terdapat beberapa stasiun tersibuk yang selalu ramai setiap harinya, yaitu Stasiun Bogor, Stasiun Manggarai, Stasiun Jakartakota, dan Stasiun Tanah Abang. Dengan demikian, peneliti

---

<sup>50</sup> Sugiyono. 2006. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta. Hlm: 7

<sup>51</sup> F.C. Susila Adiyanta. 2019. "Hukum dan Studi Penelitian Empiris: Penggunaan Metode Survey sebagai Instrumen Penelitian Hukum Empiris", *Administrative Law & Governance Journal*, (Fakultas Hukum Universitas Airlangga), Vol.2, No.4, Hlm: 701.

<sup>52</sup> *Ibid.*, Hlm: 699-700.

menjadikan stasiun tersebut sebagai lokasi penelitian dalam meneliti pengaruh tingkat pendidikan terhadap perilaku tertib sosial pengguna KRL *Commuter Line* rute Bogor-Jakarta.

Penelitian ini diawali dengan mengamati perilaku penumpang KRL *Commuter Line* saat berada di stasiun tersebut. Tidak hanya itu, peneliti juga mengamati perilaku penumpang saat berada di dalam KRL *Commuter Line* rute Bogor-Jakarta maupun rute sebaliknya. Selanjutnya, peneliti menyebarkan kuesioner kepada para penumpang untuk melakukan uji validitas dan reliabilitas instrumen. Akan tetapi, pandemi *COVID-19* masih berlangsung hingga tulisan ini dibuat, dan juga peneliti memiliki keterbatasan dalam mengambil data di saat pandemi *COVID-19*. Oleh karena itu, peneliti memutuskan untuk melakukan survey secara *online* dengan menyebarkan kuesioner kepada para penumpang dengan menggunakan bantuan *Google Forms* yang disebarluaskan melalui media sosial maupun grup komunitas pengguna KRL *Commuter Line*. Salah satu grup komunitas pengguna KRL *Commuter Line* yang menjadi sasaran peneliti adalah grup *Facebook* “KRL MANIA” yang merupakan komunitas pengguna KRL *Commuter Line* terbesar saat ini dengan anggota sebanyak 60 ribu orang.

### **1.7.3. Populasi dan Sampel**

Populasi diartikan sebagai area generalisasi berupa subjek/objek penelitian yang memiliki karakteristik maupun kualitas tertentu yang ditentukan peneliti guna dikaji serta menarik kesimpulan darinya<sup>53</sup>. Penelitian ini memiliki populasi berupa

---

<sup>53</sup> Sugiyono, *Op.Cit.*, Hlm. 80.



seluruh penumpang KRL *Commuter Line* Bogor-Jakarta, baik rute Bogor-Jakartakota maupun rute Bogor-Angke/Jatinegara. Akan tetapi, karena saat ini masih masa pandemi, pengguna KRL *Commuter Line* cenderung berkurang. Dikutip dari Kompas.com, penumpang KRL *Commuter Line* di Stasiun Bogor berjumlah hingga 12,797 orang perharinya per tanggal 25 Januari 2021.

Stasiun Bogor merupakan stasiun utama dan terbesar di lintas Bogor-Jakarta serta merupakan stasiun pemberhentian terakhir bagi para penumpang KRL *Commuter Line* Bogor-Jakarta, baik rute Bogor-Jakartakota maupun rute Bogor-Angke/Jatinegara. Kedua rute ini memiliki jalur yang sama dari Stasiun Bogor hingga Stasiun Manggarai. Di stasiun Manggarai, jalur rute Bogor-Jakartakota dengan Bogor-Angke/Jatinegara akan berpisah. Saat menentukan jumlah sampel, peneliti menggunakan teknik *sampling* menggunakan rumus Slovin dengan mengacu pada signifikansi/tafar kesalahan sebesar 5% (0,05). Di bawah ini adalah rumus *sampling* menggunakan rumus Slovin.

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

**Keterangan:**

**n = Ukuran sampel**

**N = Ukuran populasi**

**e = Taraf kesalahan**

Dari rumus di atas, peneliti mengambil taraf kesalahan sebesar 5% (0,05), sedangkan populasi penelitian ini adalah sebanyak 12.797 orang pengguna KRL *Commuter Line* di Stasiun Bogor. Jadi sampel pada penelitian ini berjumlah:

$$n = \frac{12.797}{1 + 12.797 \times (0,05)^2}$$

$$n = \frac{12.797}{1 + (12.797 \times 0,0025)}$$

$$n = \frac{12.797}{1 + 30,99}$$

$$n = \frac{12.797}{31,99}$$

$$n = 387,876 \rightarrow \text{dibulatkan menjadi } 388$$

Jadi, jumlah sampel pada penelitian ini yaitu sejumlah 388 orang responden yang merupakan penumpang KRL *Commuter Line* rute Bogor-Jakarta di Stasiun Bogor.

Sampel pada penelitian ini diambil melalui metode *probability sampling*, yaitu proses dalam memperoleh sampel/*sampling* penelitian yang menyediakan kesamaan peluang/kesempatan pada tiap segmen populasi.<sup>54</sup> Lebih tepatnya, penelitian ini akan menggunakan salah satu jenis dari *stratified random sampling*, yaitu dengan cara *disproportionate stratified random sampling*. Cara ini dilakukan ketika bagian-bagian dari populasi memiliki karakteristik yang saling berbeda dan

<sup>54</sup> Patricia Leavy. 2017. *Research Design: Quantitative, Qualitative, Mixed Methods, Arts-Based, and Community-Based Participatory Research Approaches*. New York: THE GUILFORD PRESS. Hlm: 78.

bersifat heterogen sehingga bagian-bagian dari populasi dibagi ke dalam kelas-kelas/strata dan juga berjenjang.<sup>55</sup>

Adapun metode *disproportionate stratified random sampling* yang dipakai disebabkan setiap anggota dari populasi bersifat heterogen dan tidak proporsional.<sup>56</sup> Oleh karena itu, mengingat populasi dari penelitian ini berupa penumpang KRL *Commuter Line* rute Bogor-Jakarta yang sejatinya bersifat heterogen dan memiliki karakteristik yang berbeda-beda serta tidak proporsional antara satu dengan lainnya, baik dari latar belakang pendidikan, usia, maupun pekerjaan. Itulah mengapa menggunakan *disproportionate stratified random sampling* lebih cocok digunakan dalam penelitian ini.

#### **1.7.4. Instrumen Penelitian**

##### **A. Instrumen Variabel Perilaku Tertib Sosial (Y)**

##### **1. Definisi Konseptual**

Berdasarkan pandangan para ahli, dalam hal ini Michael Hecter, Christine Horne, Murtini, Mboho, Lesmana, Xin Wan, Berkovich, Oliveira, Susanti, Ainsley Hughes, dan Basir Ibrahim, maka yang dimaksud dengan perilaku tertib sosial adalah perilaku taat norma dan aturan pada masyarakat ketika sistem nilai dan norma masyarakat berjalan dengan baik dan memiliki pola interaksi yang harmonis dengan cara menghindari perilaku-perilaku yang tidak tertib, terkhusus perilaku tidak

---

<sup>55</sup> *Ibid.*, Hlm: 79.

<sup>56</sup> Sandu Sitoyo dan M. Ali Sodik. 2015. *Dasar Metodologi Penelitian*. Yogyakarta: Literasi Media Publishing. Hlm. 56

tertib di transportasi umum yang ditunjukkan dengan indikator seperti, menghindari tindakan yang mengganggu, menghindari tindakan yang membahayakan, tidak memadati area tertentu di stasiun/di dalam kereta, tertib dalam mengantre, menggunakan tempat duduk dengan bijak, dan tidak membuat gaduh di dalam kereta.

## 2. Definisi Operasional

Perilaku tertib sosial pengguna KRL *Commuter Line* Bogor-Jakarta didefinisikan sebagai perilaku penumpang KRL *Commuter Line* yang teratur dan selalu menaati peraturan yang berlaku selama menggunakan Moda transportasi KRL *Commuter Line*, khususnya pada rute KRL *Commuter Line* Bogor-Jakarta. Indikator dalam perilaku tertib sosial antara lain menghindari perilaku-perilaku yang tidak tertib, seperti menghindari tindakan yang mengganggu, menghindari tindakan yang membahayakan, tidak memadati area tertentu di stasiun/di dalam kereta, tertib dalam mengantre, menggunakan tempat duduk dengan bijak, dan tidak membuat gaduh di dalam kereta.

## 3. Kisi-kisi Instrumen

**Tabel 1.4**

### **Operasionalisasi Konsep Variabel Terikat (Y)**

| Konsep        | Variabel                           | Dimensi                              | Indikator   | Skala    | Item  |
|---------------|------------------------------------|--------------------------------------|---|----------|-------|
| Tertib Sosial | Tertib sosial di transportasi umum | Menghindari tindakan yang mengganggu | <ul style="list-style-type: none"> <li>Membawa barang bawaan berlebih</li> <li>Dorong-dorongan</li> </ul> | Interval | 32-40 |

|  |  |   |  |          |       |
|--|--|---|--|----------|-------|
|  |  |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tidak menjaga kebersihan</li> <li>• Duduk di lantai</li> </ul>  |          |       |
|  |  | Menghindari tindakan yang membahayakan                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Memaksa naik saat kereta sudah penuh</li> <li>• Mengganjal pintu kereta agar tidak tertutup</li> <li>• Terburu-buru saat naik/turun</li> <li>• Melakukan tindakan vandalisme/ kriminal</li> </ul> | Interval | 41-47 |
|  |  | Tidak memadati area tertentu di stasiun/di dalam kereta |  | Interval | 48-50 |
|  |  | Tertib dalam Mengantre                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mendahului antrian</li> <li>• Membuat antrian baru</li> </ul>   | Interval | 51-55 |
|  |  | Menggunakan Tempat Duduk dengan Bijak                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Menggunakan tempat duduk untuk menaruh barang</li> <li>• Menempati kursi prioritas dengan orang yang bukan haknya</li> </ul>  | Interval | 56-63 |
|  |  | Tidak membuat gaduh di dalam kereta                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mengobrol dengan penumpang lain</li> <li>• Menelepon dan membunyikan ponsel</li> <li>• Berbicara dengan suara lantang/ berteriak</li> </ul>   | Interval | 64-68 |

Sumber: Hasil Olah Data Peneliti (2022)

#### 4. Uji Validitas dan Reliabilitas

- **Uji Validitas**

Dalam penelitian kuantitatif, sangatlah penting untuk melakukan pengujian validitas serta reliabilitas data. Suatu data penelitian dapat dikatakan valid ketika ditemukan adanya kesamaan di antara data yang telah dikumpulkan bila dibandingkan dengan data riil di lapangan. Suatu instrumen penelitian dapat dinyatakan valid manakala suatu instrumen penelitian bisa mengukur sesuatu yang sudah semestinya diukur.<sup>57</sup> Sebuah instrumen penelitian yang valid sudah pasti akan reliabel. Sedangkan sebuah instrumen yang reliabel belum tentu valid. Hasil uji validitas data variabel Y dapat terlihat melalui tabel berikut ini:

**Tabel 1.5**  
**Hasil Uji Validitas Instrumen Variabel Y**

| No. Item | r Hitung | r Tabel | Hasil      |
|----------|----------|---------|------------|
| 32.      | .503     | .100    | Soal Valid |
| 33.      | .513     | .100    | Soal Valid |
| 34.      | .262     | .100    | Soal Valid |
| 35.      | .351     | .100    | Soal Valid |
| 36.      | .560     | .100    | Soal Valid |
| 37.      | .236     | .100    | Soal Valid |
| 38.      | .371     | .100    | Soal Valid |
| 39.      | .293     | .100    | Soal Valid |
| 40.      | .484     | .100    | Soal Valid |
| 41.      | .450     | .100    | Soal Valid |
| 42.      | .117     | .100    | Soal Valid |
| 43.      | .439     | .100    | Soal Valid |
| 44.      | .373     | .100    | Soal Valid |
| 45.      | .459     | .100    | Soal Valid |
| 46.      | .254     | .100    | Soal Valid |

<sup>57</sup> Sugiyono, *Op.Cit.*, Hlm. 121.

|     |      |      |            |
|-----|------|------|------------|
| 47. | .523 | .100 | Soal Valid |
| 48. | .269 | .100 | Soal Valid |
| 49. | .250 | .100 | Soal Valid |
| 50. | .171 | .100 | Soal Valid |
| 51. | .373 | .100 | Soal Valid |
| 52. | .586 | .100 | Soal Valid |
| 53. | .575 | .100 | Soal Valid |
| 54. | .311 | .100 | Soal Valid |
| 55. | .380 | .100 | Soal Valid |
| 56. | .124 | .100 | Soal Valid |
| 57. | .439 | .100 | Soal Valid |
| 58. | .327 | .100 | Soal Valid |
| 59. | .122 | .100 | Soal Valid |
| 60. | .247 | .100 | Soal Valid |
| 61. | .309 | .100 | Soal Valid |
| 62. | .453 | .100 | Soal Valid |
| 63. | .225 | .100 | Soal Valid |
| 64. | .257 | .100 | Soal Valid |
| 65. | .396 | .100 | Soal Valid |

Sumber: Hasil Olah Data Peneliti (2022)

Berdasarkan tabel diatas, setelah melakukan pengujian validitas terhadap 34 butir soal pada variabel Y, keseluruhan item soal dinyatakan valid.

- **Uji Reliabilitas**

Reliabilitas diambil dari kata dalam bahasa Inggris *reliability*, yaitu meliputi kata *rely* (percaya) serta *reliable* (dapat dipercaya). Keterpercayaan berkaitan pada akurasi maupun konsistensi.<sup>58</sup> Suatu penelitian dapat dikatakan reliabel apabila data-data yang diperoleh memiliki kesamaan dalam rentang waktu yang berbeda. Reliabilitas pada instrumen penelitian dapat dibuktikan dengan kesamaan data yang diperoleh, meskipun telah beberapa kali melakukan

<sup>58</sup> Sandu Sitoyo, *Op.Cit.*, Hlm. 76

pengukuran.<sup>59</sup> Tabel di bawah ini adalah hasil uji reliabilitas instrumen variabel Y:

**Tabel 1.6**  
**Hasil Uji Reliabilitas Instrumen Variabel Y**

| Reliability Statistics |            |
|------------------------|------------|
| Cronbach's Alpha       | N of Items |
| .788                   | 34         |

Sumber: Hasil Olah Data Peneliti (2022)

Berdasarkan hasil uji reliabilitas pada variabel Y, data dikatakan reliabel dikarenakan memiliki nilai *Cronbach's Alpha* yang lebih besar dari nilai  $r$  Tabel, yaitu  $0.788 > 0.100$ .

## **B. Instrumen Variabel Tingkat Pendidikan (X)**

### **1. Definisi Konseptual**

Menurut Undang-Undang RI Nomor 20 tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional, tingkat pendidikan didefinisikan sebagai tahapan pendidikan yang ditetapkan berdasarkan tingkat perkembangan peserta didik, tujuan yang akan dicapai, dan kemampuan yang dikembangkan. Tingkat/jenjang dalam pendidikan formal terdiri atas pendidikan dasar, pendidikan menengah, dan pendidikan tinggi.

---

<sup>59</sup> *Ibid.*



## 2. Definisi Operasional

Tingkat Pendidikan penumpang KRL *Commuter Line* Bogor-Jakarta didefinisikan sebagai tingkat pendidikan terakhir yang ditempuh para pengguna KRL *Commuter Line* Bogor-Jakarta, yaitu meliputi penumpang yang berpendidikan terakhir SD, SMP, SMA, maupun perguruan tinggi.

## 3. Kisi-kisi Instrumen

**Tabel 1.7**

### Operasionalisasi Konsep Variabel Independen (X)

| Konsep             | Variabel                     | Dimensi                 | Indikator  | Skala    | Item  |
|--------------------|------------------------------|-------------------------|--|----------|-------|
| Tingkat Pendidikan | Tingkat pendidikan penumpang | Kognisi Penumpang KRL   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rendah</li> <li>• Sedang</li> <li>• Tinggi</li> </ul> | Interval | 1-11  |
|                    |                              | Kesadaran Penumpang KRL | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rendah</li> <li>• Sedang</li> <li>• Tinggi</li> </ul> | Interval | 12-31 |

Sumber: Hasil Olah Data Peneliti (2022)

## 4. Uji Validitas dan Reliabilitas

### • Uji Validitas

Selain menguji validitas pada instrumen variabel terikat (Y), uji validitas pada instrumen variabel bebas (X) juga harus dilakukan agar dapat memenuhi syarat untuk tahapan pengujian berikutnya dan dianalisis. Berikut ini adalah tabel hasil pengujian validitas data variabel bebas (X):

**Tabel 1.8**  
**Hasil Uji Validitas Instrumen Variabel X**

| No. Item | r Hitung | r Tabel | Hasil      |
|----------|----------|---------|------------|
| 1.       | .618     | .100    | Soal Valid |
| 2.       | .640     | .100    | Soal Valid |
| 3.       | .269     | .100    | Soal Valid |
| 4.       | .593     | .100    | Soal Valid |
| 5.       | .641     | .100    | Soal Valid |
| 6.       | .707     | .100    | Soal Valid |
| 7.       | .467     | .100    | Soal Valid |
| 8.       | .423     | .100    | Soal Valid |
| 9.       | .676     | .100    | Soal Valid |
| 10.      | .647     | .100    | Soal Valid |
| 11.      | .237     | .100    | Soal Valid |
| 12.      | .531     | .100    | Soal Valid |
| 13.      | .317     | .100    | Soal Valid |
| 14.      | .580     | .100    | Soal Valid |
| 15.      | .596     | .100    | Soal Valid |
| 16.      | .704     | .100    | Soal Valid |
| 17.      | .673     | .100    | Soal Valid |
| 18.      | .259     | .100    | Soal Valid |
| 19.      | .281     | .100    | Soal Valid |
| 20.      | .200     | .100    | Soal Valid |
| 21.      | .273     | .100    | Soal Valid |
| 22.      | .511     | .100    | Soal Valid |
| 23.      | .288     | .100    | Soal Valid |
| 24.      | .468     | .100    | Soal Valid |
| 25.      | .130     | .100    | Soal Valid |
| 26.      | .182     | .100    | Soal Valid |
| 27.      | .127     | .100    | Soal Valid |
| 28.      | .294     | .100    | Soal Valid |
| 29.      | .474     | .100    | Soal Valid |
| 30.      | .290     | .100    | Soal Valid |
| 31.      | .471     | .100    | Soal Valid |

**Sumber: Hasil Olah Data Peneliti (2022)**

Berdasarkan tabel diatas, setelah melakukan uji validitas terhadap 31 butir soal pada variabel bebas (Variabel) X, keseluruhan item soal dinyatakan valid.

- **Uji Reliabilitas**

Selain menguji reliabilitas pada instrumen variabel terikat (Y), uji reliabilitas pada instrumen variabel bebas (X) juga harus dilakukan. Tabel di bawah ini adalah hasil uji reliabilitas instrumen variabel X:

**Tabel 1.9**  
**Hasil Uji Reliabilitas Instrumen Variabel X**

| Reliability Statistics |            |
|------------------------|------------|
| Cronbach's Alpha       | N of Items |
| .861                   | 31         |

Sumber: Hasil Olah Data Peneliti (2022)

Berdasarkan hasil uji reliabilitas pada variabel X, data dikatakan reliabel dikarenakan memiliki nilai *Cronbach's Alpha* yang lebih besar dari nilai *r* Tabel, yaitu  $0.861 > 0.100$ .

#### 1.7.5. Jenis Data dan Teknik Pengumpulan Data

Data-data yang terkandung pada penelitian ini yaitu meliputi data primer dan sekunder. Data primer didefinisikan sebagai data yang peneliti dapatkan dari sumbernya secara langsung. Terkadang data primer seringkali dinamai pula dengan data baru maupun data asli yang sifatnya *terupdate*.<sup>60</sup> Selain itu, data sekunder

<sup>60</sup> Sandu Sitoyo, *Op.Cit.*, Hlm: 58.

merupakan informasi-informasi dalam penelitian yang dikumpulkan dan juga didapatkan peneliti dari bermacam sumber yang sudah tersedia sebelumnya, dalam hal ini peneliti selaku tangan kedua. Data sekunder bisa didapatkan dari beberapa referensi antara lain: Badan Pusat Statistik (BPS), buku, karya ilmiah, jurnal, dan sebagainya.<sup>61</sup>

Data primer pada penelitian ini berbentuk kuesioner yang dibuat dengan sistematis serta secara logis sesuai dengan variabel dan konsep yang diteliti. Kuesioner tersebut akan disebar kepada responden saat peneliti melakukan survey secara *online*. Sedangkan penelitian ini menggunakan data sekunder meliputi buku, jurnal, artikel ilmiah, ataupun literatur lainnya yang mempunyai kesamaan terhadap penelitian ini. Data sekunder dipakai guna melengkapi serta memperkuat data yang telah didapatkan melalui hasil survey di lapangan.

Kuesioner ini akan disebar ke seluruh responden menggunakan skala likert yang tersusun atas 5 (lima) kategori jawaban/bobot nilai antara lain:

1. Bobot 1 untuk jawaban Sangat Tidak Setuju (STS)
2. Bobot 2 untuk jawaban Tidak Setuju (TS)
3. Bobot 3 untuk jawaban Kurang Setuju (KS)
4. Bobot 4 untuk jawaban Setuju (S)
5. Bobot 5 untuk jawaban Sangat Setuju (SS)

Skala interval digunakan dalam penelitian ini sebagai skala pengukuran.

(jenis skala numerik)

---

<sup>61</sup> *Ibid.*

### 1.7.6. Teknik Analisis Data

Data yang telah terkumpul kemudian akan dianalisis melalui teknik analisis statistik deskriptif dan analisis inferensial parametris. Analisis deskriptif digunakan guna mencari nilai mean, modus, median (tendensi sentral), varians dan simpangan baku (dispersi), dan persentase. Sementara itu, analisis inferensial parametris dipilih guna menemukan pengaruh antara variabel bebas/independen terhadap variabel terikat/dependen, dalam kasus ini peneliti memilih untuk menggunakan regresi linear sederhana. Hal tersebut dipilih mengingat variabel independen penelitian ini hanya berjumlah satu serta jenis datanya interval. Untuk menghitung statistik deskriptif dan inferensial parametris pada penelitian ini, peneliti memakai bantuan *software* SPSS 25 beserta *Microsoft Excel* 2016. Pada akhir penelitian, peneliti dapat menarik kesimpulan dari data tersebut setelah diolah dan dianalisis secara sistematis.

### 1.7.7. Hipotesis Statistik

Berikut ini adalah hipotesis statistik yang diuji:

1. Hipotesis pertama  $H_{01} : \beta = 0$

$$H_{a1} : \beta \neq 0$$

## 1.8. Sistematika Penulisan

Laporan skripsi ini tersusun ke dalam 5 (lima) bab, di mana pada setiap babnya mempunyai beberapa bagian/sub-bab yang terdiri dari:

## **BAB I. PENDAHULUAN**

Bab I (satu) membahas tentang latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, beserta tinjauan literatur yang relevan disertai tabel perbandingannya. Selain itu, dijelaskan pula kerangka konsep, metodologi penelitian, hipotesis penelitian, maupun sistematika penulisan. Hal ini berguna agar dapat diketahui kerangka dasar pada penelitian ini.

## **BAB II. GAMBARAN UMUM**

Bab II (dua) menjelaskan tentang deskripsi lokasi penelitian.

## **BAB III. HASIL PENELITIAN DAN UJI HIPOTESIS**

Bab III (tiga) membahas mengenai pembagian karakteristik responden serta hasil dari beberapa uji statistik yang didapat dari hasil pengolahan data melalui SPSS dan juga mendeskripsikannya.

## **BAB IV. PEMBAHASAN HASIL PENELITIAN**

Bab IV (empat) membahas kembali tentang hasil perhitungan statistik dari pengaruh tingkat pendidikan terhadap perilaku tertib sosial pengguna KRL *Commuter Line* Bogor-Jakarta.

## **BAB V. PENUTUP**

Bab V (lima) menjelaskan penarikan kesimpulan saat menyusun keseluruhan laporan penelitian. Kesimpulan ini berisi jawaban yang jelas yang mengacu pada rumusan pertanyaan penelitian. selain itu terdapat pula saran yang dapat peneliti pertimbangkan sebagai masukan ke depannya.