

GAMBARAN SIKAP MASYARAKAT SAAT MELINTASI PERLINTASAN KERETA API TIDAK RESMI DI KOMPLEK BUMI LUBUK BUAYA INDAH (BLBI) KELURAHAN LUBUK BUAYA KECAMATAN KOTO TANGAH KOTA PADANG TAHUN 2019

SESMERI HARYANI, WIDYA HIDAYANTI

Sekolah Tinggi Ilmu Kesehatan Indonesia
haryanimery@yahoo.co.id

Abstract: *Railway accident data from Padang Divre II in 2018 have recorded several accidents at the crossing that pass through Lubuk Buaya Sub-district precisely in front of the Bumi Lubuk Buaya Indah Complex (BLBI) like a motorcycle rider was hit by a train because the driver did not turn right or left before crossing a railroad crossing, a car that was hit by a train because the driver did not open the driver's side window when crossing a railroad crossing, and pedestrians were hit by a train that passed because the victim stood on the edge of the railroad. The purpose of this study was to determine the description of attitudes and attitude components (cognitive, affective, and conative) of the community when crossing an informal railroad crossing. The design of this research is descriptive quantitative. The research is located in the Bumi Lubuk Buaya Indah (BLBI) Complex, Lubuk Buaya Sub-District, Koto Tangah District, Padang City. This research was conducted in February-September 2019. The respondents of this study were 86 people and the selection of respondents was done by random sampling. The results of this study found that 11.6% of respondents had bad attitudes, 11.6% of respondents had poor cognitive, 9.5% of respondents had poor affective behavior, and 3.5% of respondents had poor conative behavior. It is expected that the community will instill and cultivate orderly and obey the rules when crossing a railroad crossing, form a railroad-loving community, appoint residents to guard the doorstep, and people who violate the crossing are given a fine.*

Keywords: *Attitude, Attitude Components, Unofficial Crossing.*

Abstrak: Data kecelakaan kereta api dari Divre II Padang tahun 2018 pernah mencatat terjadi beberapa kecelakaan di perlintasan yang melewati Kelurahan Lubuk Buaya tepatnya di depan Komplek Bumi Lubuk Buaya Indah (BLBI) seperti seorang pengendara motor tertabrak kereta api karena pengendara tidak menoleh kanan-kiri sebelum melintasi perlintasan kereta api, mobil yang tertabrak kereta api karena pengemudi tidak membuka jendela samping pengemudi saat melintasi perlintasan kereta api, dan pejalan kaki tersenggol kereta api yang melintas karena korban berdiri di pinggir rel. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui gambaran sikap dan komponen sikap (kognitif, afektif, dan konatif) masyarakat saat melintasi perlintasan kereta api tidak resmi. Desain penelitian ini bersifat deskriptif kuantitatif. Penelitian berlokasi di Komplek Bumi Lubuk Buaya Indah (BLBI) Kelurahan Lubuk Buaya Kecamatan Koto Tangah Kota Padang. Penelitian ini dilaksanakan pada bulan Februari-Septemeber 2019. Responden penelitian ini berjumlah 86 orang dan pemilihan responden dilakukan dengan cara *random sampling*. Dari hasil penelitian ini didapatkan hasil bahwa 11.6% responden memiliki sikap kurang baik, 11.6% responden memiliki kognitif kurang baik, 9.5% responden memiliki afektif kurang baik, dan 3.5% respoden memiliki konatif kurang baik. Diharapkan pada masyarakat untuk menanamkan dan membudayakan tertib serta mematuhi aturan saat melintasi perlintasan kereta api, membentuk komunitas pecinta kereta api, menunjuk warga

untuk menjaga palang pintu, dan masyarakat yang melanggar di perlintasan diberikan denda.

Kata kunci: Sikap, Komponen Sikap, Perlintasan Tidak Resmi.

A. Pendahuluan

Perkembangan berbagai bidang dalam kehidupan masyarakat di berbagai negara tentunya membawa kemajuan dan manfaat bagi suatu negara dan dunia pada umumnya. Salah satu perkembangan dan kemajuan yang telah banyak dirasakan masyarakat adalah dalam bidang pengangkutan. Perkembangan dalam bidang pengangkutan disebabkan karena adanya pemikiran dari masyarakat untuk melakukan suatu perpindahan dari satu tempat ke tempat lain dengan cepat, nyaman, dan efisien dengan menggunakan sarana atau alat angkutan (Riyadi *et al.*, 2016). Pengangkutan bukan hanya berupa perpindahan barang dan orang dari satu tempat ke tempat lain, akan tetapi juga selalu diusahakan perkembangan peradaban dan teknologinya. Perkembangan zaman juga telah mempengaruhi peranan dan perkembangan pengangkutan. Sarana atau alat yang digunakan dalam pengangkutan telah menggunakan teknologi yang canggih dengan tujuan untuk meningkatkan keselamatan, kenyamanan, dan keamanan pengguna jasa dalam proses pengangkutan. Selain pendistribusian barang dan jasa, peningkatan mobilitas masyarakat yang tinggi dari satu tempat ke tempat lain perlu juga didukung dengan sistem transportasi yang aman, nyaman, serta mengutamakan keselamatan bagi masyarakat (Riyadi *et al.*, 2016).

Salah satu transportasi darat di Indonesia yang sangat diandalkan dan menjadi pilihan prioritas adalah angkutan kereta api. Kereta api adalah moda transportasi darat yang banyak digunakan oleh masyarakat. Angkutan kereta api yang memulai angkutan barang dalam jumlah besar dan menawarkan jasa angkutan yang murah, sehingga merangsang pertumbuhan industri, pertambangan, perdagangan, dan kegiatan - kegiatan masyarakat pada umumnya (Riyadi *et al.*, 2016). Seiring dengan meningkatnya minat masyarakat terhadap angkutan kereta api di Indonesia, akan memberikan dampak terhadap perlintasan sebidang antara jalan rel kereta api dengan jalan raya. Karena tidak bisa dihindari beberapa jalan utama antar kota ataupun dalam kota bersimpangan dengan jalan rel dan masing-masing jalan tersebut memiliki peraturan-peraturannya sendiri dengan maksud memberikan keamanan dan kenyamanan penggunaannya. Pertemuan ini mempunyai aturan bahwa jalan rel kereta api menjadi prioritas dibandingkan dengan jalan raya, sehingga sering terjadi penumpukan antrian kendaraan yang panjang (Yusyadiputra *et al.*, 2014).

Faktor pintu perlintasan kereta api tak dapat dikesampingkan dalam keselamatan kereta api. Teknologi pintu perlintasan kereta api langsung berinteraksi dengan masyarakat. Pintu perlintasan kereta api dibuat untuk “mendisiplinkan” para pengendara motor agar tidak menerobos saat kereta api melintas, meski pada kenyataan kemudian masih banyak pengendara yang menerobos (Resmadi, 2014). PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai perusahaan jasa pengangkutan dalam hal pengoperasian angkutan kereta api secara langsung tidak terlepas dari adanya perlintasan sebidang. Secara implisit, PT. Kereta Api Indonesia sebagai perusahaan jasa pengangkutan, secara langsung memiliki tanggung jawab terhadap adanya perlintasan sebidang sesuai dengan ketentuan perundang-undangan (Riyadi *et al.*, 2016).

Angka kecelakaan kereta api di Indonesia masih memprihatinkan. Salah satu kecelakaan kereta api yang sering terjadi yaitu tabrakan antara kereta api dengan kendaraan lain. Persilangan kereta api sebagai perpotongan antara jalan raya dan rel

lintasan kereta api merupakan lokasi potensial untuk terjadinya tabrakan antara kereta api dengan kendaraan lain. Adanya perpotongan yang sebidang antara lintasan kereta api dan jalan raya menimbulkan banyak konflik yang sangat potensial untuk terjadinya kecelakaan kereta api yang serius, mengingat selalu ada saat-saat kereta api dan kendaraan bermotor harus melewati persilangan secara bersamaan (PJKA Bandung, 1986). Berdasarkan data PT. KAI, dari tahun ke tahun terdapat tren kenaikan jumlah kecelakaan di perlintasan sebidang di seluruh wilayah daerah operasional PT. KAI. Pada 2016 terjadi 295 kecelakaan, meningkat menjadi 448 kecelakaan pada 2017, dan per 30 November 2018 menjadi 341 kecelakaan.

Perlintasan kereta api tanpa pintu atau tidak resmi jumlahnya tidak sedikit. Data PT. KAI menunjukkan sedikitnya terdapat seribu lebih perlintasan kereta api tanpa pintu yang berjalan tanpa rambu atau penjaga sehingga sangat berpotensi menimbulkan bahaya bagi pengguna jalan. Perlintasan liar ini, yang dibuka tanpa izin dari kementerian perhubungan dan tak terdaftar di PT. KAI. Hal ini menjadi 'bom waktu internal' PT. KAI yang setiap saat dapat mengancam keselamatan masyarakat yang menggunakan kereta api maupun mereka yang melintas di perlintasan liar atau tanpa pengamanan. Perlintasan liar tanpa registrasi ini muncul akibat pengembangan wilayah yang kurang cermat memperhitungkan akses lalu lintas wilayah dan penghuni daerah sekitar. Perlintasan liar seringkali dijaga secara swadaya oleh masyarakat, dengan palang pintu dan rambu seadanya. Karena statusnya tak resmi, jika terjadi kecelakaan KAI yang selalu disalahkan (Rizki, 2014). Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan Fanesa Yanuar (2015) dengan judul "Perilaku Kewaspadaan Masyarakat Saat Melintasi Perlintasan Kereta Api Pada Perlintasan Kesepuhan Kabupaten Batang" didapatkan hasil masyarakat yang memiliki sikap yang baik sebanyak 40 responden dengan peresentase (66 %) dan masyarakat dengan sikap yang kurang baik sebanyak 21 responden dengan peresentase (34 %).

Divisi Regional II Sumatera Barat (Divisi Regional II Padang) (Divre 2) (Divre II PD) adalah divisi regional kereta api yang mengoperasikan kereta api di seluruh wilayah Provinsi Sumatera Barat. Divre ini merupakan wilayah layanan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yang cukup kecil dan hanya mengoperasikan dua kereta api penumpang reguler, yaitu KA Sibinuang (Padang-Pariaman) dan KA bandara Minang Kabau Ekspres (Padang-BIM) serta kereta api barang semen curah dan klinker. Namun, direncanakan pada tahun 2018-2019 Divre ini akan mengaktifkan kembali beberapa jalur mati dan mengoptimalkan operasional kereta api penumpang dan kereta api barang. Kebanyakan jalur Divre ini berdampingan dengan jalan raya sehingga kecepatan operasional terbatas demi keselamatan pengguna jalan dan pejalan kaki. Sebagian jalur berada di daerah Pegunungan Bukit Barisan yang memiliki kemiringan tanjakan yang ekstrem, sehingga dilengkapi rel gigi untuk membantu menaiki tanjakan terjal dan harus menggunakan lokomotif khusus (<https://id.m.wikipedia.org>).

Berdasarkan data dari Divre II Padang, perlintasan sebidang yang ada di Kota Padang dibagi menjadi dua yaitu perlintasan sebidang resmi dan perlintasan sebidang tidak resmi. Perlintasan sebidang resmi berjumlah 32, sedangkan perlintasan sebidang tidak resmi berjumlah 222. Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Fauzi Mahendra unit Jembatan Jalan (JJ) Divre II Padang, pada 2018 terjadi 35 kecelakaan di perlintasan sebidang di Kota Padang. Dari 35 kali kecelakaan tersebut, 27 kecelakaan melibatkan kendaraan roda empat dan roda dua. Sebagian besar, kecelakaan tersebut terjadi di jalur perlintasan tanpa palang pintu. Sisanya kecelakaan yang mengenai pejalan kaki. Kelurahan Lubuk Buaya adalah salah satu kelurahan di Kecamatan Koto Tangah yang wilayahnya banyak dilalui oleh jalur kereta api. Jumlah perlintasan

sebidang di kelurahan ini ada sebanyak 4 perlintasan sebidang resmi dan 115 perlintasan sebidang tidak resmi. Berdasarkan data dari Divre II Padang, KA Sibinuang melintasi kelurahan ini delapan kali dalam sehari yaitu pada pukul 06:13, 07:16, 09:38, 11:25, 14:23, 16:05, 17:35, dan yang terakhir pada pukul 18:44 WIB. Sedangkan KA bandara Minang Kabau Ekspres melintasi kelurahan ini dua belas kali dalam sehari yaitu pada pukul 06:57, 08:00, 09:12, 10:00, 11:07, 11:55, 13:07, 14:35, 15:47, 17:10, 18:27, dan yang terakhir yaitu pada pukul 20:15 WIB.

Data kecelakaan kereta api dari Divre II Padang pernah mencatat terjadi beberapa kecelakaan di perlintasan yang melewati Kelurahan Lubuk Buaya tepatnya di depan Komplek Bumi Lubuk Buaya Indah (BLBI) seperti seorang pengendara motor tertabrak kereta api pada 22 Juli 2018 karena pengendara tidak menoleh kanan-kiri sebelum melintasi perlintasan kereta api sehingga pengendara tidak melihat jika ada kereta api yang akan melintas. Kemudian mobil yang tertabrak kereta api pada 3 September 2018 karena pengemudi tidak membuka jendela samping pengemudi saat melintasi perlintasan kereta api sehingga pengemudi tidak mendengar klakson dari kereta api tersebut. Selanjutnya pejalan kaki tersenggol kereta api yang melintas pada 17 Desember 2018 karena korban berdiri di pinggir rel dan tidak mengetahui jika ada kereta api yang akan melintas. Berdasarkan survei awal di Komplek Bumi Lubuk Buaya Indah (BLBI) yang dilakukan oleh peneliti, tujuh orang masyarakat masih ada yang melintasi perlintasan saat kereta api sudah terlihat, tidak menoleh kanan-kiri sebelum melintas, melewati perlintasan dengan kecepatan tinggi, dan mendahului kendaraan lain di perlintasan. Berdasarkan data awal, peneliti mendapatkan tujuh responden yang menjawab empat pertanyaan peneliti. Dari tujuh responden, semuanya pernah melanggar aturan saat melintasi perlintasan kereta api. Tiga responden melakukan pelanggaran dengan alasan terburu-buru. Empat orang lainnya melakukan pelanggaran karena mereka sudah terbiasa melintasi perlintasan tanpa menaati peraturan. Dari tujuh responden, semuanya memiliki pengetahuan tentang peraturan saat melintasi perlintasan kereta api, namun mereka masih melakukan pelanggaran yang sekiranya dapat membahayakan keselamatan diri mereka.

B. Metodologi Penelitian

Desain penelitian ini adalah deskriptif kuantitatif yaitu menggambarkan sikap masyarakat saat melintasi perlintasan kereta api tidak resmi di Komplek Bumi Lubuk Buaya Indah (BLBI) Kelurahan Lubuk Buaya Kecamatan Koto Tangah Kota Padang.

C. Hasil dan Pembahasan

Sikap baik yang dimiliki masyarakat Komplek Bumi Lubuk Buaya Indah didukung oleh komponen sikap yang baik yaitu sebanyak 88.4% memiliki kognitif yang baik, sebanyak 89.5% memiliki afektif yang baik, dan sebanyak 96.5% memiliki konatif yang baik. Hasil penelitian ini didukung dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Fanesa Yanuar (2015) dengan judul “Perilaku Kewaspadaan Masyarakat Saat Melintasi Perlintasan Kereta Api pada Perlintasan Kesepuhan Kabupaten Batang”, didapatkan hasil dari 61 responden diperoleh 66% memiliki sikap baik saat melintasi perlintasan kereta api. Sikap yang baik pada penelitian ini dapat dibuktikan dari jawaban kuesioner yaitu sebanyak 55.8% responden setuju dan 43.0% sangat setuju bahwa kesadaran dan kedisiplinan masyarakat yang menentukan kecelakaan di perlintasan kereta api. Menurut Rachman (2011), disiplin adalah upaya mengendalikan diri dan sikap mental individu atau masyarakat dalam mengembangkan kepatuhan dan ketaatan terhadap peraturan dan tata tertib berdasarkan dorongan

kesadaran yang muncul dari dalam hatinya. Dari pengertian tersebut dapat diambil kesimpulan bahwa sikap yang baik dalam diri individu atau masyarakat dapat diciptakan dari kedisiplinan dan didorong oleh kesadaran yang muncul dari dalam hatinya.

Menurut Unaradjan (2003), disiplin merupakan latihan waktu dan batin agar segala perbuatan seseorang sesuai dengan peraturan yang ada. Disiplin berhubungan dengan pembinaan, pendidikan, serta perkembangan pribadi manusia. Yang menjadi sasaran pembinaan dan pendidikan ialah individu manusia dengan segala aspeknya sebagai suatu keseluruhan. Semua aspek tersebut diatur, dibina, dan dikontrol hingga pribadi yang bersangkutan mampu mengatur diri sendiri. Dari pengertian tersebut dapat diambil kesimpulan bahwa kedisiplinan dapat diciptakan dari pembinaan dan pendidikan. Hal ini sesuai dengan jawaban kuesioner yaitu sebanyak 44.2% responden setuju dan 37.2% responden sangat setuju bahwa sosialisasi diperlukan untuk meningkatkan kesadaran dan kedisiplinan masyarakat saat melintasi perlintasan kereta api. Berdasarkan SK Dirjen No. 770 Tahun 2005 bahwa setiap pengguna jalan yang akan melintasi perlintasan kereta api wajib mengurangi kecepatan kendaraan sewaktu melihat rambu peringatan adanya perlintasan dan menghentikan kendaraan sejenak sebelum melewati perlintasan, menengok ke kiri dan ke kanan untuk memastikan tidak ada kereta api yang akan melintas. Hal ini juga didukung dengan jawab kuesioner yaitu sebanyak 58.1% responden sangat setuju dan 38.4% responden setuju untuk menoleh kanan-kiri terlebih dahulu sebelum melintasi perlintasan kereta api. Kemudian juga didukung dengan jawaban kuesioner yaitu sebanyak 57.0% responden sangat setuju dan 31.4% responden setuju untuk mengurangi kecepatan kendaraan sebelum melintasi perlintasan kereta api.

Dari hasil penelitian terdapat 10 responden (11.6%) yang memiliki sikap kurang baik. Jika dilihat dari 10 responden tersebut semuanya memiliki kognitif kurang baik. Hasil penelitian ini dibuktikan dari jawaban kuesioner sebanyak 7 responden (70.0%) tidak setuju dan 3 responden (30.0%) sangat tidak setuju jika perlintasan tidak resmi ditutup. Mereka berpendapat jika perlintasan tidak resmi ditutup akan mempersulit akses mereka menuju jalan raya dan pemerintah akan mengeluarkan biaya yang sangat banyak untuk menutup perlintasan tidak resmi tersebut. Namun, jika dilihat dari jawaban seluruh responden penelitian sebanyak 36 responden (41.9%) sangat setuju dan 20 responden (23.3%) setuju jika perlintasan resmi ditutup. Mereka berpendapat jika perlintasan resmi ditutup dapat mengurangi angka kecelakaan di perlintasan kereta api. Harapan mereka jika perlintasan tidak resmi ditutup, maka pemerintah harus membangun akses bagi mereka menuju jalan raya. Pendapat responden yang setuju jika perlintasan resmi ditutup sesuai dengan amanat regulasi perkeretaapian, yaitu Undang-undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, pasal 94 ayat (1) yang berbunyi, "Untuk keselamatan perjalanan kereta api dan pemakai jalan perlintasan sebidang yang tidak memiliki izin harus ditutup".

Hasil kognitif kurang baik masyarakat juga dapat dibuktikan dari jawaban kuesioner sebanyak 8 responden (80.0%) tidak setuju dan 2 responden (20.0%) sangat tidak setuju jika dibangun *flyover* (jalan layang) atau *underpass* (jalan bawah tanah) pada perlintasan tidak resmi yang ditutup. Mereka berpendapat jika dibangun *flyover* atau *underpass* akan mempersulit akses mereka menuju jalan raya dan pemerintah akan mengeluarkan biaya yang sangat banyak untuk membangun *flyover* atau *underpass* tersebut. Namun, jika dilihat dari jawaban seluruh responden penelitian sebanyak 29 responden (33.7%) sangat setuju dan 25 responden (29.1%) setuju jika dibangun *flyover* (jalan layang) atau *underpass* (jalan bawah tanah) pada perlintasan

tidak resmi yang ditutup. Mereka berpendapat jika pada perlintasan kereta api, seharusnya tidak boleh ada perlintasan sebidang yang mempertemukan antara rel kereta dan jalanan bagi kendaraan. Karena hal ini rawan akan kecelakaan, mengingat masih ada masyarakat yang tidak mematuhi tata cara melintasi kereta api yang benar. Hasil kognitif kurang baik masyarakat masih dapat dibuktikan dengan jawaban kuesioner sebanyak 9 responden (90.0%) tidak setuju dan 1 responden (10.0%) sangat tidak setuju jika rambu-rambu membantu masyarakat untuk mengetahui adanya kereta api yang akan melintas. Mereka berpendapat bahwa masih banyak masyarakat yang tidak menghiraukan rambu-rambu yang ada di perlintasan kereta api. Namun, jika dilihat dari jawaban seluruh responden penelitian sebanyak 32 responden (37.2%) setuju dan 30 responden (34.9%) sangat setuju jika rambu-rambu membantu masyarakat untuk mengetahui adanya kereta api yang akan melintas.

Pernyataan-pernyataan tersebut sesuai dengan pendapat Azwar (2003) bahwa komponen kognitif berisi kepercayaan seseorang mengenai apa yang berlaku atau apa yang benar mengenai objek sikap. Sementara kepercayaan berasal dari apa yang kita lihat atau kita ketahui. Berdasarkan dari apa yang kita lihat dan ketahui itulah kemudian terbentuk ide, gagasan, atau persepsi kita terhadap sikap dan karakteristik suatu objek. Sekali kepercayaan itu terbentuk, maka ia akan menjadi dasar pengetahuan seseorang mengenai apa yang dapat dari objek tertentu. Azwar menjelaskan lebih lanjut bahwa kepercayaan sebagai komponen kognitif tidak selalu akurat. Karena terkadang kepercayaan itu terbentuk justru dikarenakan kurang atau tiadanya informasi yang benar terhadap obyek yang dihadapi.

Apabila pendapat tersebut kita kaitkan dengan faktor yang mempengaruhi pembentukan sikap, maka faktor yang mempengaruhi kognitif adalah pengalaman pribadi, orang lain, kebudayaan, media massa, serta lembaga pendidikan dan lembaga agama. Jika dilihat dari karakteristik responden yang memiliki kognitif kurang baik, 7 dari 10 responden adalah yang menggunakan sepeda motor untuk melintasi perlintasan kereta api. Menurut Guritnaningsih (2017) berkendara tidak bisa dilakukan secara sembarangan. Berkendara terkait dengan faktor dalam diri pengemudi kemudian menentukan sikap dan perilaku berkendara. Aktivitas ini juga terkait situasi sosial atau kebudayaan. Jika kita berada pada situasi sosial atau kebudayaan masyarakat yang tertib dan mematuhi peraturan dalam berkendara, maka kita juga akan tertib dan mematuhi aturan dalam berkendara. Dari pendapat tersebut dapat ditarik kesimpulan bahwa pengendara sepeda motor yang melintasi perlintasan kereta api di Komplek Bumi Lubuk Buaya Indah belum memiliki kebudayaan tertib dan mematuhi peraturan melintasi perlintasan kereta api dengan baik.

Jika dilihat dari karakteristik lainnya, 5 dari 10 responden yang memiliki kognitif kurang baik dimiliki oleh responden yang berpendidikan SLTA. Jika dilihat dari keseluruhan responden, maka terdapat 35 responden berpendidikan SLTA yang memiliki kognitif baik. Sedangkan yang memiliki tingkat pendidikan lebih rendah yaitu SLTP memiliki 1 responden yang memiliki kognitif kurang baik. Jika dilihat dari keseluruhan responden maka terdapat 10 responden berpendidikan SLTP yang memiliki kognitif baik. Uraian di atas sesuai pendapat Wowor (2013), bahwa tingkat pendidikan seseorang bisa mempengaruhi kognitif seseorang. Dari hasil penelitian terdapat 9 responden (9.5%) yang memiliki afektif kurang baik. Jika dilihat dari 10 responden yang memiliki sikap kurang baik terdapat 5 responden yang memiliki sikap kurang baik dan sisanya adalah 4 responden yang memiliki sikap baik. Menurut Mar'at (2000) sikap adalah tingkatan afeksi (perasaan), baik yang bersifat positif maupun negatif dalam hubungannya dengan objek psikologi. Dengan demikian

perasaan dalam merespon suatu objek dapat positif yaitu perasaan senang, menerima, terbuka, dan lain-lain serta dapat negatif yaitu perasaan tidak senang, tidak menerima, tidak terbuka, dan lain-lain.

Pendapat tersebut sesuai dengan jawaban kuesioner bahwa sebanyak 6 responden (66.7%) tidak setuju, 2 responden (22.2%) sangat tidak setuju, dan 1 responden (11.1%) kurang setuju jika mereka tidak nyaman saat melintasi perlintasan kereta api tidak resmi yang ada di depan kompleks perumahan mereka. Mereka berpendapat bahwa mereka nyaman saat melintasi perlintasan kereta api tidak resmi di depan kompleks perumahan mereka karena sudah terbiasa. Jika dilihat dari jawaban seluruh responden memang sebanyak 33 responden (38.4%) kurang setuju, 26 responden (30.2%) tidak setuju, dan 3 responden (3.5%) sangat tidak setuju dengan pernyataan tersebut. Namun, sebanyak 17 responden (19.8%) setuju dan 7 responden (8.1%) sangat setuju jika mereka tidak nyaman saat melintasi perlintasan kereta api tidak resmi yang ada di depan kompleks perumahan mereka. Mereka berpendapat bahwa perlintasan kereta api tidak resmi dapat mengancam nyawa. Menurut Azwar (2007) komponen afektif terdiri dari emosi dan perasaan yang dimiliki seseorang terhadap stimulus, khususnya evaluasi positif dan negatif. Komponen afektif meliputi masalah sosial subjektif yang dirasakan seseorang kepada suatu objek sikap. Apabila seseorang memiliki emosi atau perasaan yang stabil maka orang tersebut akan memunculkan sikap yang baik. Namun, apabila seseorang memiliki emosi atau perasaan yang tidak stabil maka orang tersebut akan memunculkan sikap yang kurang baik.

Pendapat tersebut sesuai dengan jawaban kuesioner sebanyak 5 responden (55.6%) tidak setuju, 3 responden (33.3%) kurang setuju, dan 1 responden (11.1%) sangat tidak setuju jika sedang banyak masalah atau tidak fokus, mereka sebaiknya tidak melintasi perlintasan kereta api karena akan membahayakan keselamatan. Mereka berpendapat bahwa tidak ada alternatif lain untuk keluar dari kompleks selain melewati perlintasan kereta api. Jika dilihat dari jawaban keseluruhan responden memang sebanyak 36 responden (41.9%) kurang setuju, 16 responden (18.6%) tidak setuju, dan 1 responden (1.2%) sangat tidak setuju dengan pernyataan tersebut. Namun, sebanyak 24 responden (27.9%) setuju dan 9 responden (10.5%) sangat setuju jika sedang banyak masalah atau tidak fokus, mereka sebaiknya tidak melintasi perlintasan kereta api karena akan membahayakan keselamatan.

Menurut Anderson dalam Mappiere (1983) semakin tinggi tingkat pendidikan seseorang maka semakin matang emosinya, hal ini dapat dilihat dari semakin tinggi pendidikan seseorang maka semakin banyak pengetahuan yang diperoleh individu tersebut sehingga menjadikan individu tersebut menjadi lebih matang dalam hal emosi. Dilihat dari karakteristik responden yang memiliki afektif kurang baik, 6 dari 9 responden adalah yang berpendidikan SLTA. Jika dilihat dari keseluruhan responden, maka terdapat 34 responden berpendidikan SLTA yang memiliki afektif baik. Sedangkan yang memiliki tingkat pendidikan lebih rendah yaitu SLTP memiliki 1 responden yang memiliki afektif kurang baik. Jika dilihat dari keseluruhan responden maka terdapat 10 responden berpendidikan SLTP yang memiliki afektif baik.

Dari hasil penelitian terdapat 3 responden (3.5%) yang memiliki konatif kurang baik. Jika dilihat dari 3 responden yang memiliki konatif kurang baik semuanya dimiliki oleh responden yang memiliki sikap kurang baik. Hasil afektif kurang baik dari 3 responden tersebut dapat dibuktikan dari jawaban kuesioner sebanyak 2 responden (66.7%) setuju jika kereta api telah terlihat, namun tidak ada pintu perlintasan, maka mereka boleh melintasi perlintasan tersebut. Jika dilihat dari jawaban seluruh responden memang sebanyak 30 responden (34.9%) setuju dengan

pernyataan tersebut. Jelas hal itu bertolak belakang dengan Undang-undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian pasal 124 yang menyatakan bahwa pada perpotongan sebidang antara jalur kereta api dan jalan, pemakai jalan wajib mendahulukan perjalanan kereta api. Hasil konatif kurang baik dari 3 responden tersebut juga dapat dibuktikan dari jawaban kuesioner sebanyak 3 responden (100%) setuju bahwa mereka boleh mendahului kendaraan lain di perlintasan kereta api. Jika dilihat dari jawaban seluruh responden memang sebanyak 46 responden (53.5%) setuju dengan pernyataan tersebut. Jelas hal itu bertolak dengan SK Dirjen No. 770 tahun 2005 tentang tata cara berlalu lintas di perlintasan sebidang. Pada SK Dirjen tersebut tepatnya pada poin b nomor 3 terdapat aturan bahwa setiap pengemudi kendaraan bermotor tidak boleh mendahului kendaraan lain di perlintasan.

Menurut Azwar (2007) apabila salah satu diantara ketiga komponen sikap tidak konsisten dengan lainnya, maka akan terjadi ketidak selarasan yang menyebabkan timbulnya mekanisme perubahan sikap sedemikian rupa sehingga konsistensi itu tercapai kembali, atau dengan kata lain sikap yang semula kurang baik akan berangsur-angsur netral dan kemudian menjadi sikap baik atau sebaliknya. Kekurangan dari penelitian ini adalah peneliti tidak dapat mengobservasi langsung jawaban dari responden saat responden melintasi perlintasan kereta api. Karena belum tentu responden menerapkan apa yang dijawab di kuesioner meskipun sikap pemberian yang dilihat dari kuesioner tergolong baik.

D. Penutup

Berdasarkan hasil penelitian tentang gambaran sikap masyarakat saat melintasi perlintasan kereta api tidak resmi di Komplek Bumi Lubuk Buaya Indah (BLBI) Kelurahan Lubuk Buaya Kecamatan Koto Tangah Kota Padang Tahun 2019, maka dapat disimpulkan bahwa sebanyak 11.6% memiliki sikap kurang baik. Hal ini didukung oleh komponen sikap yang kurang baik dimiliki responden yaitu 11.6% responden memiliki kognitif kurang baik, 9.5% responden memiliki afektif kurang baik, dan 3.5% responden memiliki konatif yang kurang baik saat melintasi perlintasan kereta api.

Daftar Pustaka

- Andi, Mappiare. (1983). *Psikologi Orang Dewasa*. Surabaya: Usaha Nasional.
- Azwar, S. (2007). *Sikap Manusia, Teori dan Pengukurannya*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan. (2005). *Studi Peningkatan Keselamatan di Perlintasan Sebidang Antara Jalan dan Jalur Kereta Api*. Jakarta: Pusat Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Darat.
- Baron, R.A dan Byrne, D. (2003). *Psikologi Sosial, Jilid 2*. Jakarta: Erlangga.
- Dwiantoro, B. (2008). *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Kewaspadaan Mahasiswa Saat Menyebrang Rel Kereta pada Perlintasan KRL UI-Margonda*. Skripsi. Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Indonesia: Depok.
- Gayatri, D. (2004). Mendesain Instrumen Pengukuran Sikap. *Jurnal Keperawatan Indonesia*. 8 (2), 76-80.
- Gerungan, W.A. (2009). *Psikologi Sosial*. Bandung: Refika Aditama.
- Guritaningsih, A, Santoso. (2017). Hubungan Antara Intensi Untuk Mematuhi Rambu-Rambu Lalu Lintas dengan Perilaku Melanggar Lalu Lintas pada Supir Bus di Jakarta. *Jurnal Psikologi Sosial*. 13(1), 1-14.

- Hartono. (2016). Kajian Perlintasan Sebidang Kereta Api dan Jalan di Kota Cirebon. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*. 18 (1), 45-62.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 61. (1993). *Tentang Rambu Rambu Lalu Lintas di Jalan*. Jakarta: Departemen Perhubungan.
- Mar'at. (2000). *Sikap Manusia, Perubahan, serta Pengukurannya*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Notoatmodjo, S. (2005). *Metodologi Penelitian Kesehatan*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 770. (2005). *Tentang Pedoman Teknis Perlintasan Sebidang Antara Jalan dengan Jalur Kereta Api*. Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 43. (1993). *Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan*. Jakarta: Presiden Republik Indonesia.
- Perusahaan Jawatan Kereta Api. (1986). *Rancangan Standar dan Spesifikasi Dasar Perangkat Sinyal Interlok dan Perangkat Pelindung Persilangan Sebidang*. Bandung: PT. Kereta Api Indonesia.
- Rahayuningsih, S.U. (2008). *Psikologi Umum 2*. Jakarta: Gunadarma.
- Rakhmat, J. (2004). *Metode Penelitian Komunikasi*. Bandung: Remaja Rosda Karya.
- Resmadi, I. (2014). Kajian Moralitas Teknologi Pintu Perlintasan Kereta Api. *Jurnal Sositelknologi*. 13 (2), 84-90.
- Riyadi, A., Njatrijani, R., & Mahmudah, S. (2016). Tanggung Jawab PT Kereta Api Indonesia (Persero) Sebagai Perusahaan Jasa Pengangkutan Terhadap Keselamatan Penumpang Kereta Api di Perlintasan Sebidang. *Diponegoro Law Review*. 5 (2), 1-16.
- Rizki, R. (2014). Analisis Wacana Kritis pada Pemberitaan Pasca Tragedi Bintaro 2. *Erudio*. 2 (2), 1-7.
- Sugiyono. (2014). *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Susilo, Sutarjo Adi. (2014). *Pembelajaran Nilai Karakter*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Yanuar, F. (2015). *Perilaku Kewaspadaan Masyarakat Saat Melintasi Perlintasan Kereta Api Pada Perlintasan Kesepuhan Kabupaten Batang*. Artikel Ilmiah. Fakultas Kesehatan Universitas Dian Nuswantoro: Semarang.
- Yusyadiputra, M., Hermawanto, R., Pudjianto, B., & Yulipriyono, E. (2014). Pengaruh Penutupan Pintu Perlintasan Jalan Rel Terhadap Kinerja Lalu Lintas Jalan Raya di Perlintasan Kaligawe Semarang dan Kaliwungu Kendal. *Jurnal Karya Teknik Sipil*. 3 (3), 723-735.