

STUDI DIFERENSIAL PERILAKU MENOLONG PENUMPANG BERUSIA DEWASA AWAL DI KRL JABODETABEK DALAM MEMBERIKAN TEMPAT DUDUK BERDASARKAN JENIS KELAMIN

Aries Yulianto¹⁾ dan Irene Miramis Asmara²⁾

^{1,2}Psikologi, Universitas Pembangunan Jaya

^{1,2}Psikologi, Fakultas Humaniora dan Bisnis, Universitas Pembangunan Jaya

^{1,2} Jl. Cendrawasih Raya Blok B7/P, Sawah Baru, Ciputat, Tangerang Selatan, Banten, 15413

E-mail : aries.yulianto@upj.ac.id¹⁾, irene.miramisasmara@student.upj.ac.id²⁾

ABSTRAK

Dengan penumpang kereta rel listrik yang memadati di seluruh rute Jabodetabek, maka mendapatkan tempat duduk bagi seorang penumpang merupakan suatu kenyamanan yang jarang didapatkan. Perilaku memberikan tempat duduk kepada penumpang lain termasuk salah satu bentuk perilaku menolong di KRL karena merupakan perilaku membantu orang lain. Perilaku memberikan tempat duduk ini diduga memiliki urutan berdasarkan tingkat kebutuhan korban. Di lain pihak, kelompok penumpang berusia dewasa awal merupakan kelompok jumlah penumpang KRL Jabodetabek yang terbesar serta memiliki karakteristik perilaku menolong yang berbeda antara laki-laki dan perempuan. Penelitian ini bermaksud untuk mengetahui apakah ada perbedaan perilaku menolong dalam memberikan tempat duduk antara penumpang KRL Jabodetabek berjenis kelamin laki-laki dengan perempuan yang berusia dewasa awal. Penelitian ini memakai strategi penelitian non-eksperimental dengan desain penelitian diferensial. Partisipan penelitian merupakan penumpang KRL Jabodetabek sebanyak 390 orang (190 perempuan dan 200 laki-laki) berusia 20-40 tahun. Skala Guttman digunakan untuk mengetahui urutan perilaku menolong dalam memberikan tempat duduk di KRL. Hasil penelitian ditemukan bahwa perilaku menolong penumpang berusia dewasa awal di KRL Jabodetabek berjenis kelamin laki-laki lebih banyak memberikan tempat duduk di KRL dibandingkan penumpang perempuan. Penumpang berusia dewasa baik laki-laki dan perempuan pada penelitian ini memiliki persepsi yang sama bahwa ibu hamil sebagai penumpang yang paling membutuhkan tempat duduk. Penumpang laki-laki cenderung lebih sering memberi tempat duduk kepada penumpang lain sedangkan pada penumpang perempuan memberikan tempat duduk kepada penumpang lain tergantung dari tingkat kebutuhan penumpang yang ingin diberi pertolongan.

Kata Kunci: KRL Jabodetabek, Perilaku menolong, Tempat duduk, Dewasa awal, Jenis kelamin

1. PENDAHULUAN

Jumlah penumpang Kereta Rel Listrik (KRL) Jabodetabek mengalami perubahan semenjak terjadinya pandemi COVID-19. Setelah meningkat sebesar 6,6 – 12,6% pada tahun 2016 hingga 2018, terjadi jumlah penurunan penumpang sebesar 0,2% pada 2019 (Pusparisa 2021). Rata-rata penumpang KRL Jabodetabek per hari pada 2019 sebanyak 921.297 orang, menurun di 2020 sebanyak 422.382 orang, lalu menurun lagi di tahun 2021 hingga hanya mencapai 350.210 penumpang per hari (Annur 2022). Meskipun jumlah penumpang menurun pada masa pandemi COVID-19, kepadatan penumpang KRL masih terjadi (CNN Indonesia 2021).

Dengan adanya kepadatan penumpang KRL Jabodetabek, maka banyak penumpang yang tidak mendapatkan tempat duduk. Padahal dengan mendapatkan tempat duduk, penumpang akan mendapatkan kenyamanan dan terhindar dari desak-desakan penumpang. Sejumlah alasan penumpang KRL Jabodetabek ingin mendapat tempat duduk antara lain: terlalu lelah usai bekerja, mengantuk, hingga jarak tujuannya sangat jauh (Farhana 2019). Oleh karena itu,

berebut tempat duduk menjadi suatu hal yang lumrah bagi penumpang KRL Jabodetabek. Banyak ditemui kejadian dimana penumpang yang sudah mendapatkan tempat duduk tidak bersedia tempat duduknya diberikan kepada penumpang yang lebih memerlukan, seperti lansia ataupun ibu yang sedang mengandung.

Cerita bagaimana penumpang KRL yang bersedia maupun yang tidak bersedia memberikan tempat duduk kepada penumpang lain banyak diungkap dalam media massa maupun media sosial. Misalnya, dua penumpang dengan usia 20-an tahun berjenis kelamin perempuan yang tidak bersedia menyerahkan tempat duduknya kepada seorang laki-laki berusia lanjut (Putri, 2016). Ketika kedua perempuan tersebut ditegur penumpang lain untuk memberikan tempat duduk kepada lansia laki-laki tersebut, mereka tetap tidak bersedia memberikan tempat duduknya. Cerita serupa juga terjadi dimana seorang penumpang laki-laki berusia dewasa tidak bersedia memberikan tempat duduknya kepada penumpang lain yang seorang lansia (Hadiyanti, 2018). Penumpang laki-laki tersebut bahkan memarahi penumpang lain serta petugas KRL yang telah memintanya untuk memberikan tempat duduknya kepada

lansia. Cerita sebaliknya dialami oleh Yulika (2017), dimana ketika ia hamil dan menaiki KRL yang padat, ia diberikan tempat duduk oleh seorang penumpang wanita lainnya.

Perilaku memberikan tempat duduk di KRL pada beberapa cerita di atas dapat dikategorikan dalam perilaku menolong. Perilaku menolong merupakan tindakan seseorang untuk membantu orang lain, dimana sering kali penolong tidak mendapatkan keuntungan langsung (Branscombe & Baron 2017). Seorang penumpang KRL yang menyerahkan tempat duduknya tidak mendapatkan keuntungan bagi dirinya sebagai penolong, bahkan dapat dikatakan ia mendapatkan kerugian karena berdesakan dengan penumpang lainnya. Sedangkan, penerima tempat duduk akan mendapatkan kenyamanan, antara lain tidak menjadi lelah, tidak berdesakan, bahkan dapat tidur selama di perjalanan.

Sebenarnya masih ada sejumlah perilaku menolong lainnya yang dapat dilakukan oleh penumpang KRL antara lain: menolong orang lain yang mengalami kecopetan (Gunadha & Bhayangkara 2020), menolong penumpang lain yang sedang sakit (Garjito 2019), ataupun membantu penumpang yang terperosok ke kolong peron (Faturahman 2021). Bagi sebagian besar penumpang, nampaknya tidak menyadari bahwa memberikan tempat duduk pun dapat dikatakan sebagai perilaku menolong. Memberikan tempat duduk dapat dilakukan oleh sebagian besar penumpang KRL dan termasuk perilaku menolong yang paling sepele dan mudah. Untuk memastikan pendapat tersebut, peneliti melakukan survei terhadap 30 penumpang KRL Jabodetabek berusia 21-40 tahun (masing-masing 15 perempuan dan laki-laki). Hasil survei ini menunjukkan bahwa 96,7% mengatakan menyerahkan tempat duduknya kepada orang lain, 30% membantu menaruh barang bawaan penumpang lain di rak bagasi, 23,3% membawakan barang penumpang lain, 10% membantu penumpang lain yang pingsan, dan 3,3% menolong penumpang lain yang mengalami kecopetan, sebagai perilaku menolong yang paling mudah dilakukan oleh penumpang KRL.

Penelitian Nazwirman (2017) menemukan bahwa penumpang KRL berusia 20-30 tahun merupakan penumpang yang paling dominan (33,8%). Kategori individu berusia 20-30 tahun berada pada tahapan perkembangan dewasa awal. Tahapan dewasa awal berada pada usia 21 sampai dengan 40 tahun (Papalia & Martorell 2013). masa pencarian kemandirian, masa ketergantungan, perubahan nilai-nilai, periode isolasi sosial, serta penyesuaian diri terhadap pola hidup baru, merupakan bagian dari masa dewasa awal.

Ada perbedaan antara laki-laki dan perempuan dalam perilaku memberikan pertolongan kepada orang lain. Laki-laki memiliki peran tradisional sebagai figur yang kuat dan dianggap lebih terampil dalam melindungi diri. Dengan demikian, apabila dihadapkan pada kejadian mendesak dan ekstrim, membuat laki-laki cenderung

memberikan pertolongan. Di lain pihak, situasi yang memerlukan dukungan emosi atau pengasuhan akan membuat perempuan cenderung memberikan pertolongan.

Penelitian Rosyadi dkk (2018) menunjukkan hasil mahasiswa dibandingkan dengan mahasiswi, lebih mau menolong kepada seseorang yang membutuhkan. Penelitian Abdullahi dan Kumar (2016) menunjukkan hasil bahwa mahasiswi *Lovely Professional University* di India berusia 20-30 tahun lebih menolong dibandingkan dengan mahasiswa. Hasil berbeda ditemukan pada penelitian Ahmad dkk (2018) dimana laki-laki dewasa lebih tinggi dibandingkan dengan perempuan dewasa lebih memberikan pertolongan. Pada hasil-hasil penelitian tersebut, atas ditemukan perbedaan hasil dalam perilaku menolong antara laki-laki dan perempuan dewasa awal. Kondisi ini membuat peneliti tertarik untuk mencari tahu apakah perilaku menolong antara laki-laki dewasa awal berbeda dengan perempuan dewasa awal.

Berdasarkan survei pendahuluan yang dilakukan peneliti pada 30 penumpang berusia dewasa awal (15 perempuan dan 15 laki-laki) berusia 21 – 40 tahun, diperoleh hasil adanya perbedaan perilaku menolong berupa pemberian tempat duduk di KRL. Pada partisipan laki-laki paling banyak (80%) pernah memberikan tempat duduk kepada ibu hamil, perempuan dengan kondisi disabilitas (73,3%), perempuan berusia lanjut (66,6%), ibu yang membawa anak (53,3%), laki-laki dengan kondisi disabilitas (46,6%), laki-laki berusia lanjut (40%), dan perempuan dewasa (26,6%), namun tidak ada satu pun yang pernah memberikan tempat duduk pada laki-laki dewasa. Pada partisipan perempuan juga paling banyak (93,3%) pernah memberikan tempat duduk di KRL kepada ibu hamil, perempuan berusia lanjut (80%), laki-laki berusia lanjut (53,3%), ibu membawa anak (46,6%), perempuan dengan kondisi disabilitas (40%), dan laki-laki dengan kondisi disabilitas (26,6%), serta tidak ada satu pun yang pernah memberikan tempat duduk pada laki-laki dewasa maupun perempuan dewasa. Dari hasil survei ini, baik penumpang laki-laki dewasa awal maupun penumpang perempuan dewasa awal, keduanya akan menolong tetapi berbeda dalam siapa yang ditolong dengan memberikan tempat duduk.

Hasil survei di atas sejalan dengan penelitian *Piliavin* dan *Unger* (sebagaimana dikutip dalam Sarwono & Meinarno, 2018) yang menemukan bahwa laki-laki akan lebih menolong korban perempuan. Sedangkan dari hasil survei yang peneliti lakukan menunjukkan perempuan memberikan pertolongan yang sama untuk korban perempuan dan laki-laki.

Dari hasil survei tersebut juga dapat terlihat adanya urutan dalam memberikan tempat duduk, sebagai salah satu perilaku menolong di KRL. Peneliti menduga bahwa bila seorang penumpang bersedia memberikan tempat duduk kepada perempuan dewasa dan laki-laki dewasa yang sebenarnya tidak terlalu membutuhkan, juga akan memberikan tempat duduknya kepada penumpang lain

yang lebih membutuhkan, seperti kepada lansia, ibu membawa anak, hingga ibu hamil. Oleh karena itu, peneliti tertarik untuk mengetahui apakah perilaku memberikan tempat duduk pada perempuan dewasa awal dan laki-laki dewasa awal sebagai penumpang KRL akan sesuai dengan urutan tersebut.

Peneliti akan menggunakan skala Guttman untuk membuktikan dugaan urutan perilaku memberikan tempat duduk di KRL tersebut. Skala Guttman memiliki aspek kumulatif, dimana pernyataan-pernyataan skala dapat diurutkan berdasarkan skor total serta dapat mengurutkan partisipan (Yulianto, 2019). Diharapkan apabila perilaku memberikan tempat duduk di KRL diukur menggunakan skala Guttman, maka dapat urutannya dapat diketahui apakah seperti dugaan peneliti sebelumnya.

Dugaan urutan memberikan tempat duduk di KRL ini sebenarnya dapat dikaitkan dengan faktor-faktor yang dapat mempengaruhi seseorang melakukan perilaku menolong (Sarwono & Meinarno 2018). Urutan ini didasari oleh sifat kebutuhan korban, sebagai salah satu faktor eksternal yang mempengaruhi perilaku menolong. Semakin seorang korban dianggap lebih membutuhkan, semakin besar kemungkinan penumpang akan memberikan tempat duduk kepada korban tersebut. Peneliti menduga urutan yang akan terjadi adalah apabila penumpang mau memberikan tempat duduk kepada penumpang lain yang tidak terlalu membutuhkan (seperti perempuan dewasa atau laki-laki dewasa) maka akan juga bersedia memberikan kepada penumpang yang lebih membutuhkan (seperti lansia atau ibu hamil). Tetapi, apabila ia yang hanya mau memberikan tempat duduk kepada penumpang yang sangat membutuhkan (seperti ibu hamil), maka ia tidak akan bersedia memberikan kepada penumpang yang kurang membutuhkan.

Penelitian Yulianto dan Permana (2021) pada remaja akhir ditemukan adanya perbedaan dalam memberikan tempat duduk di KRL Jabodetabek dimana perempuan paling banyak menolong lansia perempuan, sedangkan laki-laki lebih menolong ibu hamil. Selain itu, dengan menggunakan skala Guttman, hasil penelitian tersebut juga menunjukkan bahwa perempuan lebih menolong dalam situasi yang bersifat empati sedangkan laki-laki lebih menolong dalam situasi darurat. Salah satu saran dari penelitian Yulianto dan Permana (2021) adalah melakukan penelitian serupa pada penumpang KRL berusia dewasa.

Perilaku memberikan pertolongan telah banyak diteliti dalam studi-studi sebelumnya, namun peneliti belum menemukan studi mengenai perilaku memberikan tempat duduk di KRL. Penelitian mengenai perilaku menolong yang ditemukan antara lain perilaku menolong relawan spontan bencana alam (Utomo & Minza 2018). Begitu juga penelitian mengenai penumpang KRL sejauh ini baru mengenai antara lain: karakteristik penumpang pengguna KRL (Nazwirman 2017), kepuasan konsumen PT Kereta *Commuter* Indonesia (Setianto, Hidayatullah & Sudrajat 2020), dan hubungan penggunaan media

sosial terhadap kepuasan pelayanan perjalanan Kereta Commuter Line Jabodetabek (Negara & Syas 2019).

Berdasarkan pemaparan-pemaparan di atas, maka peneliti bermaksud melakukan penelitian mengenai perbedaan perilaku menolong dalam memberikan tempat duduk antara penumpang KRL Jabodetabek laki-laki dan perempuan berusia dewasa awal. Hal ini dikarenakan belum ada penelitian yang meneliti hal tersebut. Penelitian perbedaan perilaku memberikan tempat duduk di KRL baru ada dengan partisipan remaja akhir (Yulianto & Permana 2021), sedangkan menurut peneliti dewasa awal akan memberikan perilaku yang berbeda remaja akhir. Terlebih lagi, penelitian pada penumpang berusia dewasa awal perlu dilakukan dikarenakan penumpang KRL di kelompok usia dewasa awal adalah penumpang yang paling dominan (Nazwirman 2017).

Peneliti menduga ada perbedaan antara penumpang laki-laki dan perempuan dalam memberikan tempat duduk. Selain itu, peneliti juga ingin mengetahui apakah perilaku memberikan tempat duduk pada penumpang dewasa awal di KRL Jabodetabek memiliki urutan perilaku, yaitu: individu yang bersedia memberikan tempat duduk kepada penumpang lain yang kurang membutuhkan dipastikan akan bersedia juga memberikan kepada penumpang yang lebih membutuhkan.

2. RUANG LINGKUP

Berikut adalah ruang lingkup dalam penelitian ini:

1. Permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini adalah:
 - 1) apakah perilaku menolong memberikan tempat duduk di KRL Jabodetabek berbeda antara penumpang perempuan dengan penumpang laki-laki berusia dewasa awal?
 - 2) Bagaimanakah urutan perilaku menolong memberikan tempat duduk di KRL Jabodetabek pada penumpang berusia dewasa awal?
2. Batasan dalam penelitian ini adalah:

Yang dimaksud dengan perilaku menolong dalam penelitian ini adalah tindakan untuk memberikan tempat duduk kepada penumpang KRL lainnya.

3. BAHAN DAN METODE

Berikut adalah bahan serta metode yang digunakan pada penelitian ini:

3.1 Perilaku Menolong

Istilah perilaku menolong (*helping behavior*), perilaku prososial (*prosocial behavior*), dan altruisme sering kali dipakai bergantian. Namun, ketiganya mengacu kepada hal yang sama, yaitu perilaku membantu orang lain. Oleh karena itu, peneliti menggunakan istilah perilaku menolong yang lebih umum digunakan.

Perilaku menolong merupakan tindakan yang bertujuan untuk memberikan keuntungan kepada orang

lain (Hogg & Vaughan 2018). Sparrowe, Soetjipto, dan Kraime (sebagaimana dikutip dalam Jang dkk, 2020) menyampaikan pengertian yang serupa, yaitu perilaku menolong adalah perilaku yang ditujukan untuk memberikan keuntungan kepada anggota kelompok lain ataupun kelompok secara keseluruhan. Namun, peneliti menggunakan definisi menurut menurut Branscombe dan Baron (2017) bahwa perilaku menolong merupakan tindakan yang dilakukan seseorang dalam memberikan bantuan kepada orang lain, sering kali tanpa ada keuntungan langsung bagi penolong. Pengertian ini dipilih karena menyertakan dampak bagi penolong, dimana biasanya tidak mendapatkan keuntungan langsung, baik secara ekonomi maupun non-ekonomi.

3.2 Faktor-faktor yang mempengaruhi Perilaku Menolong

Ada sejumlah faktor yang dapat mempengaruhi seseorang untuk menolong (Sarwono & Meinarno 2018), antara lain:

1. *Bystander*. Orang lain yang berada di sekitar tempat kejadian menyebabkan individu cenderung tidak memberikan pertolongan karena menganggap bukan tanggung jawabnya untuk menolong, masih ada orang lain yang dapat memberikan pertolongan.
2. *Daya tarik*. Korban yang dianggap memiliki daya tarik akan cenderung untuk ditolong.
3. *Ada model*. Adanya orang lain yang telah memberikan pertolongan, akan memotivasi individu untuk ikut menolong juga.
4. *Desakan waktu*. Individu yang sedang sibuk atau terburu-buru, cenderung tidak mau memberikan pertolongan kepada orang lain.
5. *Sifat keterbutuhan korban*. Apabila orang yang hendak ditolong dipersepsikan memang membutuhkan pertolongan, atau memang layak untuk diberikan pertolongan, maka individu cenderung akan memberikan pertolongan.
6. *Suasana hati*. Individu yang sedang memiliki emosi positif cenderung akan menolong, dan sebaliknya individu dengan emosi negatif kemungkinannya kecil untuk memberikan pertolongan.
7. *Sifat*. Individu yang mempunyai sifat mudah memaafkan orang lain, cenderung untuk memberikan pertolongan kepada orang lain.
8. *Jenis kelamin*. Laki-laki cenderung mau terlibat dalam tindakan menolong dalam situasi darurat atau berbahaya, sedangkan perempuan akan menolong pertolongan ketika situasi yang memerlukan dukungan emosi, mengasuh, atau merawat.
9. *Pola asuh*. Orang tua yang mengasuh dengan pola demokratis akan membuat anak menjadi orang yang mau memberi pertolongan untuk orang lain.

3.3 Perbedaan Perilaku Menolong berdasarkan Jenis Kelamin

Jenis kelamin dapat berpengaruh pada kecenderungan seseorang dalam memberikan pertolongan untuk orang lain berdasarkan suatu kondisi dan bentuk pertolongan yang dibutuhkan. Menurut Sarwono dan Meinarno (2018) laki-laki cenderung memberikan pertolongan pada situasi yang ekstrim dan mendesak. Hal tersebut berhubungan dengan peran tradisional laki-laki yang dianggap lebih kuat dan lebih memiliki keterampilan untuk melindungi dirinya sendiri. Di lain pihak, perempuan lebih menolong pada situasi yang bersifat merawat, mengasuh, dan memberi dukungan emosi. Jika penolongnya adalah laki-laki, maka korban perempuan akan cenderung lebih ditolong. Sedangkan, jika penolongnya adalah laki-laki, maka baik korban berjenis kelamin laki-laki maupun perempuan akan mempunyai peluang yang sama untuk diberikan pertolongan (Myers sebagaimana dikutip dalam Sarwono & Meinarno 2018).

3.4 Strategi dan Desain Penelitian

Strategi penelitian yang digunakan adalah *non-experimental research strategy* (Gravetter & Forzano 2018), dimana peneliti tidak melakukan manipulasi terhadap variabel perilaku menolong maupun variabel jenis kelamin. Sedangkan desain penelitian yang digunakan adalah *differential research design* (Gravetter & Forzano 2018) dikarenakan peneliti bermaksud melihat perbedaan perilaku menolong antara penumpang perempuan dan laki-laki berusia dewasa awal di KRL Jabodetabek.

3.5 Instrumen Penelitian

Penelitian ini menggunakan satu buah instrumen yaitu skala perilaku menolong untuk mengukur perilaku penumpang dalam memberikan tempat duduk di KRL Jabodetabek. Jenis skala yang digunakan adalah skala Guttman dikarenakan penelitian ini ingin mengetahui apakah ada urutan dalam perilaku memberikan tempat duduk di KRL. Skala Guttman dapat digunakan untuk mengetahui apakah pernyataan-pernyataan dalam skala dapat diurutkan dalam sebuah dimensi tertentu (Yulianto, 2019). Dengan menggunakan skala Guttman nantinya dapat diketahui apakah perilaku menolong memberikan tempat duduk di KRL terjadi dalam urutan. Peneliti menduga urutan perilaku tersebut berdasarkan tingkat keterbutuhan dari penumpang yang akan diberikan tempat duduk. Individu dewasa awal yang bersedia memberikan tempat duduknya kepada penumpang yang tidak terlalu membutuhkan (misalnya, kepada laki-laki dewasa) diduga juga akan bersedia untuk memberikan tempat duduknya kepada penumpang lain yang lebih membutuhkan (misal, kepada lansia atau ibu hamil). Dan juga sebaliknya, jika individu dewasa awal hanya bersedia untuk memberikan tempat duduknya kepada orang yang membutuhkan (seperti lansia atau ibu hamil), maka ia bisa dipastikan tidak bersedia untuk memberikan

tempat duduk kepada penumpang yang dianggap tidak terlalu membutuhkan.

Skala berisi delapan pernyataan dimana setiap pernyataan mewakili satu jenis penumpang KRL. Pernyataan-pernyataan ini menunjukkan kebervarian tingkat kebutuhan penumpang terhadap tempat duduk, yaitu (dari tingkat kebutuhan terendah hingga tertinggi): (1) laki-laki dewasa, (2) perempuan dewasa, (3) penyandang disabilitas laki-laki, (4) penyandang disabilitas perempuan, (5) lansia laki-laki, (6) lansia perempuan, (7) ibu menggendong anak, dan (8) ibu hamil. Pertanyaan yang diberikan kepada partisipan adalah: “mana sajakah yang pernah anda berikan tempat duduk di KRL?”, dengan pilihan “Ya” atau “Tidak”.

Skor 1 (satu) akan diberikan untuk jawaban “Ya” skor (nol) untuk jawaban “Tidak”. Skor skala perilaku menolong ini dengan mendapatkan skor total dengan menjumlahkan skor dari setiap pernyataan, sehingga skor skala dari setiap partisipan akan berkisar dari 0 (nol) sampai dengan 8 (delapan). Semakin besar skor skalanya, artinya semakin banyak perilaku menolongnya.

Pengujian validitas dilakukan dengan metode *content validity* melalui *expert judgement*, dimana diperoleh penilaian bahwa semua pernyataan dianggap telah menunjukkan perilaku memberikan tempat duduk di KRL. Pengujian reliabilitas kepada 35 orang (17 laki-laki dan 18 perempuan) berusia 21 sampai 40 tahun, diperoleh *Coefficient of Reproducibility* (CR) sebesar 0,914 dan *Coefficient of Scalability* (CS) sebesar 0,671. Hasil ini menunjukkan bahwa skala tersebut memiliki reliabilitas yang baik.

Instrumen ini kemudian dibuat secara daring menggunakan Google Form, serta ditambahkan informasi partisipan, seperti: jenis kelamin, usia, dan domisili.

3.6 Populasi dan Sampel

Penumpang KRL dengan rentang usia 21-40 tahun sebanyak 822.867 jiwa (Putra 2019). Berdasarkan kriteria penentuan jumlah sampel menurut Isaac dan Michael dengan taraf kesalahan 5%, maka sampel yang harus diambil dalam penelitian ini adalah minimal sebanyak 348 orang (Sugiyono, 2018). Peneliti menentukan karakteristik sampel sebagai berikut: penumpang laki-laki maupun penumpang perempuan berusia 21 hingga 40 tahun, pengguna KRL Jabodetabek rute Jakarta-Bogor saat jam kerja (06.00 – 08.00 WIB dan 17.00 – 19.00 WIB) minimal sebanyak 3 kali, dan setidaknya pernah memberikan tempat duduk kepada penumpang KRL lain minimal 1 kali. Pengambilan sampel menggunakan metode *convenience sampling* (Gravetter & Forzano 2018), dimana partisipan yang terpilih adalah penumpang KRL yang bersedia untuk mengikuti penelitian.

3.7 Teknik Analisis

Untuk menjawab apakah terjadi urutan serta perbedaan perilaku menolong memberikan tempat duduk

di KRL Jabodetabek antara penumpang perempuan dewasa awal dengan penumpang laki-laki dewasa awal akan digunakan sejumlah analisis. Pertama, analisis skalogram untuk mengetahui apakah skala telah memenuhi asumsi unidimensional dan kumulatif (Yulianto 2019). Apabila kedua asumsi tercapai, maka pernyataan-pernyataan skala dapat diurutkan berdasarkan suatu dimensi tertentu, serta apakah dengan mengetahui skor total dapat diketahui respons pada skala. Analisis skalogram akan menghasilkan *Coefficient of Reproducibility* (CR) dan *Coefficient of Scalability* (CS). Apabila sebuah skala Guttman memperoleh $CR \geq 0,90$ dan $CS \geq 0,60$, maka pernyataan-pernyataan dalam skala dapat diurutkan berdasarkan suatu dimensi tertentu (Yulianto 2019). Pernyataan-pernyataan skala nantinya dapat disusun dalam sebuah kontinum agar terlihat urutannya.

Kedua, untuk mengetahui apakah terdapat perbedaan perilaku menolong memberikan tempat duduk di KRL antara penumpang laki-laki dan perempuan berusia dewasa awal akan digunakan perhitungan uji beda. *Independent sample t-test* akan digunakan dalam analisis apabila uji asumsi terpenuhi. Namun apabila uji asumsi tidak terpenuhi, *Mann-Whitney test* akan digunakan dalam analisis (Dancey & Reidy 2020). Analisis data dilakukan dengan menggunakan *software* JASP versi 0.16.3.0.

3.7. Tahapan Penelitian

Penelitian dilakukan dengan terlebih dahulu menyusun instrumen penelitian, yaitu skala perilaku menolong. Setelah skala perilaku menolong telah terbukti valid dan reliabel, skala diberikan kepada calon partisipan sesuai dengan karakteristik sampel yang ditentukan dengan jumlah minimal 348 orang, dengan jumlah laki-laki dan perempuan kurang lebih seimbang. Pencarian calon partisipan dilakukan melalui media sosial dimana penumpang yang memenuhi syarat dan bersedia mengisi instrumen penelitian menjadi partisipan penelitian. Setelah seluruh partisipan mengisi, dilakukan penyortiran terhadap isian partisipan dimana hanya partisipan yang sesuai dengan karakteristik sampel yang datanya dapat diolah. Pengolahan data dilakukan dengan terlebih dahulu menguji apakah asumsi untuk uji beda dua kelompok telah terpenuhi. Setelah itu, dilakukan analisis uji beda untuk menjawab masalah penelitian,

4. PEMBAHASAN

Partisipan yang berhasil diperoleh peneliti sebanyak 390 orang (190 perempuan dan 200 laki-laki), berusia 21 hingga 40 tahun ($M= 28,27$; $SD= 6,08$). Tabel 1 menampilkan frekuensi partisipan berdasarkan demografis.

Tabel 1 menampilkan jumlah partisipan berdasarkan usia dan domisili. Usia partisipan yang terbanyak pada kelompok usia 21 - 25 tahun (150 orang) dan paling sedikit pada kelompok usia 31 - 35 tahun (52 orang). Berdasarkan domisili, partisipan paling banyak tinggal di

Jakarta Selatan (146 orang) sedangkan partisipan yang tinggal di Jakarta Utara paling sedikit (1 orang).

Tabel 1. Jumlah Partisipan berdasarkan Variabel Demografis (N=390)

| Demografis | Laki-laki | Perempuan | Total |
|-----------------|-----------|-----------|-------|
| Usia (tahun) | | | |
| 21-25 | 71 | 79 | 150 |
| 26-30 | 57 | 55 | 112 |
| 31-35 | 26 | 26 | 52 |
| 36-40 | 46 | 30 | 76 |
| Domisili | | | |
| Jakarta Utara | 0 | 1 | 1 |
| Jakarta Selatan | 62 | 84 | 146 |
| Jakarta Timur | 13 | 10 | 23 |
| Jakarta Barat | 12 | 4 | 16 |
| Bogor | 45 | 29 | 76 |
| Depok | 63 | 59 | 122 |
| Tangerang | 4 | 1 | 5 |
| Bekasi | 1 | 2 | 3 |
| Jenis kelamin | 200 | 190 | 390 |

Tabel 2 menampilkan *CR* dan *CS* untuk setiap jenis kelamin maupun total partisipan. Dari analisis skalogram diketahui bahwa seluruh *CR* dan *CS* telah memenuhi syarat unidimensional dan kumulatif, yaitu mendapatkan $CR \geq 0,90$ dan $CS \geq 0,60$. Dengan kata lain, perilaku menolong memberikan tempat duduk di KRL Jabodetabek pada penumpang dewasa awal dapat diurutkan berdasarkan sebuah dimensi tertentu.

Tabel 2. Coefficient of Reproducibility (CR) dan Coefficient of Scalability (CS) Partisipan (N=390)

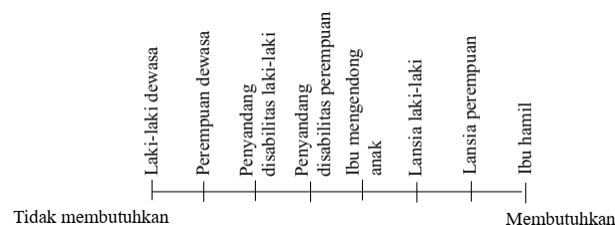
| Koefisien | Laki-Laki | Perempuan | Total |
|-----------|-----------|-----------|-------|
| <i>CR</i> | 0,916 | 0,947 | 0,934 |
| <i>CS</i> | 0,603 | 0,691 | 0,655 |

Untuk dapat mengetahui urutan perilaku memberikan tempat duduk yang dilakukan pada penumpang dewasa awal pertama kali perlu menghitung jumlah partisipan yang menjawab "Ya" pada setiap jenis penumpang KRL yang pernah diberikan tempat duduk. Tabel 3 menampilkan frekuensi dan persentase setiap jenis penumpang KRL yang pernah diberikan tempat duduk untuk masing-masing jenis kelamin maupun secara total.

Tabel 3. Frekuensi Penumpang yang Pernah Diberikan Tempat Duduk oleh Partisipan (N=390)

| Penumpang | Perempuan (n=190) | Laki-laki (n=200) | Total (n=390) |
|----------------------------------|-------------------|-------------------|---------------|
| Ibu hamil | 179 (94,2%) | 195 (97,5%) | 374 (95,9%) |
| Lansia perempuan | 172 (90,5%) | 193 (96,5%) | 365 (93,6%) |
| Lansia laki-laki | 166 (87,4%) | 150 (75,0%) | 316 (81,0%) |
| Ibu mengandung anak | 150 (78,9%) | 165 (82,5%) | 315 (80,8%) |
| Penyandang disabilitas perempuan | 130 (68,4%) | 158 (79,0%) | 288 (73,8%) |
| Penyandang disabilitas laki-laki | 125 (65,8%) | 114 (57,0%) | 239 (61,3%) |
| Perempuan dewasa | 21 (11,1%) | 90 (45,0%) | 111 (28,5%) |
| Laki-laki dewasa | 20 (10,5%) | 23 (11,5%) | 43 (11,0%) |

Urutan perilaku memberikan tempat duduk di KRL Jabodetabek pada penumpang perempuan berusia dewasa awal ditampilkan pada gambar 1. Urutan jenis penumpang KRL Jabodetabek yang akan diberikan tempat duduk oleh penumpang perempuan berusia dewasa awal (dari paling tidak membutuhkan hingga paling membutuhkan): laki-laki dewasa, perempuan dewasa, penyandang disabilitas laki-laki, penyandang disabilitas perempuan, ibu mengandung anak, Lansia laki-laki, Lansia perempuan, dan ibu hamil.



Gambar 1. Kontinum Perilaku Memberikan Tempat Duduk pada Partisipan Perempuan

Dari urutan dalam gambar 1 dapat diketahui apabila penumpang perempuan dewasa awal bersedia memberikan tempat duduknya kepada penumpang lansia laki-laki, juga akan memberikan kepada lansia perempuan dan ibu hamil karena dianggap lebih membutuhkan. Apabila seorang penumpang perempuan berusia dewasa awal hanya bersedia memberikan tempat duduknya kepada lansia laki-laki dan penumpang lain yang lebih membutuhkan (lansia perempuan dan ibu hamil), maka ia tidak akan memberikan tempat duduknya kepada ibu mengandung anak serta penumpang lainnya yang tidak terlalu membutuhkan (penyandang disabilitas perempuan hingga laki-laki dewasa).

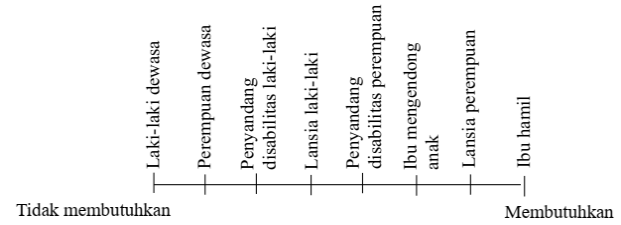
Penumpang perempuan berusia dewasa awal memberikan tempat duduk tergantung dengan tingkat kebutuhan dari penumpang, terlepas dari jenis kelaminnya. Bila dilihat dari gambar 1, penumpang dewasa menjadi kelompok yang paling dianggap kurang membutuhkan tempat duduk, diikuti oleh penumpang penyandang disabilitas. Hasil ini sesuai dengan Myers (sebagaimana dikutip dalam Sarwono & Meinarno, 2018) bahwa jika perempuan menjadi penolong, maka korban perempuan dan laki-laki mempunyai peluang yang sama untuk ditolong.

Urutan pada gambar 1 berbeda dengan penelitian serupa yang dilakukan Yulianto dan Permana (2021) pada penumpang perempuan berusia remaja. Pada penelitian Yulianto dan Permana (2021) penumpang yang dianggap paling membutuhkan tempat duduk bagi perempuan remaja adalah lansia perempuan, sedangkan ibu hamil dianggap kurang membutuhkan dibandingkan lansia perempuan. Hasil yang peneliti temukan menunjukkan ibu hamil menjadi penumpang yang dianggap membutuhkan oleh penumpang perempuan dewasa awal. Penumpang perempuan dewasa awal memahami bagaimana menjadi seorang yang mengalami kehamilan harus berdiri berdesakan di KRL Jabodetabek untuk waktu tertentu, bahkan mungkin ia sendiri pernah memiliki pengalaman yang serupa dalam kondisi hamil. Hal ini dikarenakan perempuan dewasa cenderung untuk mengalami dan mengekspresikan emosinya, termasuk memiliki tingkat empati yang lebih tinggi dibandingkan laki-laki (Sarli & Justel 2022). Terlebih lagi menurut Myers dan Twenge (2019) perempuan lebih cenderung menolong pada kondisi yang bersifat empati. Alasan ini juga terlihat dari hasil bahwa lansia perempuan dan lansia laki-laki berada di urutan di bawah ibu hamil dalam tingkat keterbutuhan untuk diberikan tempat duduk.

Pada penumpang laki-laki berusia dewasa awal, urutan memberikan tempat duduk kepada penumpang KRL lainnya tidak jauh berbeda dari penumpang perempuan. Ditampilkan pada gambar 2, urutan dari paling tidak dibutuhkan hingga paling membutuhkan adalah: laki-laki dewasa, perempuan dewasa, penyandang disabilitas laki-laki, lansia laki-laki, penyandang disabilitas perempuan, ibu mengandung anak, lansia perempuan, dan ibu hamil. Meskipun sama seperti penumpang perempuan bahwa yang paling membutuhkan adalah ibu hamil, alasan memberikan tempat duduk bukan dikarenakan empati seperti pada penumpang perempuan. Laki-laki lebih menolong dalam situasi darurat (Myers & Twenge 2019), dimana penumpang laki-laki akan berpikir seorang ibu hamil memiliki kondisi darurat akan segera melahirkan apabila dibiarkan berdiri dan berdesakan dengan penumpang lain di KRL Jabodetabek.

Bila dibandingkan penelitian serupa oleh (Yulianto & Permana 2021) pada remaja, urutan perilaku penumpang laki-laki dewasa awal dalam memberikan tempat duduk di KRL hampir mirip. Baik remaja laki-laki maupun laki-

laki dewasa awal menganggap ibu hamil sebagai penumpang yang paling membutuhkan tempat duduk di KRL dan laki-laki dewasa sebagai yang paling tidak membutuhkan.



Gambar 2. Kontinum Perilaku Memberikan Tempat Duduk pada Partisipan Laki-laki

Dari gambar 2 juga dapat dilihat bahwa penumpang laki-laki berusia dewasa awal cenderung untuk menolong dengan memberikan tempat duduknya kepada penumpang lain yang berjenis kelamin perempuan (penyandang disabilitas perempuan, ibu mengandung anak, lansia perempuan, dan ibu hamil) karena dianggap lebih membutuhkan. Sedangkan penumpang lain yang berjenis kelamin laki-laki (laki-laki dewasa dan penyandang disabilitas laki-laki) dianggap kurang membutuhkan tempat duduk dibandingkan penumpang perempuan. Hasil ini sejalan dengan penelitian Piliavin dan Unger (sebagaimana dikutip dalam Sarwono dan Meinarno, 2018) yang menemukan bahwa laki-laki cenderung lebih memberikan pertolongan pada perempuan.

Untuk menjawab masalah penelitian apakah ada perbedaan perilaku menolong di KRL Jabodetabek dalam memberikan tempat duduk antara penumpang laki-laki dan perempuan berusia dewasa awal, dilakukan uji beda. Uji beda 2 kelompok dilakukan terhadap skor total skala perilaku menolong antara laki-laki dan perempuan berusia dewasa awal. Untuk mengetahui teknik uji beda 2 kelompok yang akan digunakan, perlu dilakukan pengujian asumsi normalitas dan homogenitas terlebih dahulu (Goss-Sampson 2022). Dari hasil uji asumsi diketahui asumsi homogenitas terpenuhi ($F = 0,029, p = 0,865$), sedangkan asumsi normalitas dengan *Shapiro-Wilk test* tidak terpenuhi, baik pada kelompok laki-laki ($W = 0,934, p < 0,05$) maupun perempuan ($W = 0,868, p < 0,05$). Oleh karena asumsi normalitas tidak terpenuhi maka uji beda 2 kelompok akan menggunakan *Mann-Whitney test* (Goss-Sampson 2022). Berdasarkan *Mann-Whitney test* diketahui perilaku memberikan tempat duduk pada penumpang KRL laki-laki ($M = 5,44, SD = 1,78$) lebih tinggi secara signifikan dibandingkan penumpang perempuan ($M = 5,07, SD = 1,80, U = 21.269,500, p < 0,05$).

Hasil penelitian ini menunjukkan adanya perbedaan perilaku menolong memberikan tempat duduk antara penumpang laki-laki dan perempuan berusia dewasa awal, dimana partisipan laki-laki dewasa awal lebih sering melakukan perilaku menolong memberikan

tempat duduk di KRL dibandingkan perempuan dewasa awal. Hasil ini sejalan dengan penelitian Rosyadi dkk (2018) yang menunjukkan hasil laki-laki cenderung memberikan pertolongan dibandingkan dengan perempuan. Begitu juga dengan hasil penelitian Ahmad dkk, (2018) di Pakistan menunjukkan bahwa laki-laki lebih menolong dibandingkan dengan perempuan. Selain itu, laki-laki dewasa awal lebih sering melakukan perilaku menolong dibandingkan dengan perempuan dewasa awal karena pada dewasa awal perilaku menolong dilakukan berdasarkan hak dan tanggung jawab pribadi yang tidak lagi didasari oleh norma masyarakat. Oleh karena itu, perilaku menolong yang dilakukan laki-laki dikarenakan laki-laki dewasa awal merasa lebih kuat dibandingkan dengan perempuan sehingga perilaku menolong menjadi sebuah tanggung jawab yang harus dilakukan. Laki-laki lebih menolong perempuan karena merasa perempuan lebih lemah dibandingkan dengan laki-laki yang lebih kuat dan lebih mempunyai keterampilan untuk melindungi diri. Oleh karena itu, laki-laki merasa memiliki kewajiban untuk menolong yang lebih lemah yaitu perempuan.

5. KESIMPULAN

Penelitian ini membuktikan adanya perbedaan urutan perilaku menolong dalam memberikan tempat duduk antara penumpang laki-laki dan perempuan berusia dewasa awal di KRL Jabodetabek. Penumpang laki-laki cenderung lebih memberikan pertolongan berupa pemberian tempat duduk di KRL pada penumpang berjenis kelamin perempuan. Di lain pihak, partisipan perempuan memberikan perilaku menolong berupa pemberian tempat duduk terkait tingkat kebutuhan yang terlepas dari jenis kelamin yang ditolong, apakah ia laki-laki atau perempuan.

Penelitian ini juga menemukan ada perbedaan perilaku menolong dalam memberikan tempat duduk, dimana penumpang laki-laki berusia dewasa awal lebih tinggi dalam perilaku memberikan tempat duduk kepada penumpang lain dibandingkan penumpang perempuan.

6. SARAN

Penelitian ini berhasil menemukan adanya perbedaan perilaku menolong dalam memberikan tempat duduk antara penumpang KRL Jabodetabek berjenis kelamin laki-laki dan penumpang perempuan yang berusia dewasa awal. Meskipun demikian, penelitian ini tidak terlepas dari sejumlah kekurangan. Untuk itu, peneliti memberikan sejumlah saran bagi penelitian selanjutnya apabila ingin meneliti topik yang serupa.

Saran pertama, melakukan pengambilan data pada penumpang KRL Jabodetabek dari seluruh rute (rute Jakarta - Tangerang, Jakarta - Serpong/Rangkasbitung, Jakarta - Tanjung Priok, dan Jakarta - Bekasi/Cikarang), tidak hanya rute Jakarta-Bogor. Hal ini perlu dilakukan agar hasil penelitian dapat digeneralisasikan kepada penumpang KRL Jabodetabek.

Saran kedua, melakukan penelitian mengenai perilaku menolong di KRL Jabodetabek tidak hanya dalam memberikan tempat duduk. Hal ini dikarenakan masih cukup banyak perilaku menolong di KRL Jabodetabek, seperti membantu mengangkat barang, menolong penumpang yang sakit ataupun kecapetan. Dengan melakukan penelitian mengenai perilaku menolong di KRL Jabodetabek secara umum akan mendapatkan gambaran lebih lengkap mengenai bagaimana perilaku menolong pada penumpang KRL Jabodetabek.

Saran ketiga, peneliti dapat meneliti faktor-faktor lain yang dapat mempengaruhi perilaku menolong pada penumpang KRL Jabodetabek. Faktor-faktor yang dapat diteliti antara lain: sifat kepribadian partisipan, pola asuh orang tua dari partisipan, maupun daya tarik korban.

7. DAFTAR PUSTAKA

- Abdullahi, I.A. & Kumar, P., 2016, 'Gender differences in prosocial behaviour', *International Journal of Indian Psychology*, 3(4).
- Ahmad, S., Mohammad, H. & Shafique, Z., 2018, 'The impact of attachment styles on helping behavior in adults', *Journal of Social Sciences and Humanity Studies*, 4(1), 24–29.
- Annur, C.M., 2022, *Sempat sepi karena pandemi, pengguna KRL mulai bertambah pada 2022*, Databoks.
- Branscombe, N.R. & Baron, R.A., 2017, *Social Psychology*, Pearson Education Limited, Essex.
- CNN Indonesia, 2021, *Jakarta PPKM Level 1, KRL padat penumpang dan sulit jaga jarak*, cnnindonesia.com.
- Dancey, C.P. & Reidy, J., 2020, *Statistics without maths for psychology*, Pearson education Limited.
- Farhana, K., 2019, *Rebutan kursi, kenapa ibu hamil harus duduk di commuter line?*, Fimela.com.
- Faturahman, A.A., 2021, *Penumpang KRL terperosok ke kolong peron 6-7 Stasiun Manggarai saat akan naik KRL ke Kampung Bandan, ini penjelasan KAI Commuter*, Poskota.co.id.
- Garjito, D., 2019, *Aksi wanita selamatkan nyawa penumpang KRL, bak malaikat penolong*, Suara.com.
- Goss-Sampson, M.A., 2022, *Statistical analysis in JASP 0.16.1: A Guide for students*, Mark A Goss-Sampson.
- Gravetter, F.J. & Forzano, L.-A.B., 2018, *Research methods for the behavioral sciences*, Cengage Learning, Inc.
- Gunadha, R. & Bhayangkara, C.S., 2020, *Viral, wanita ngaku dicopet di KRL minta ongkos padahal modus penipuan*, Suara.com.
- Hadiyanti, N.I., 2018, *Pria ini berkata rasis pada wanita yang menegurnya duduk di kursi prioritas KRL*, tabloidbintang.com.
- Hogg, M.A. & Vaughan, G.M., 2018, *Social Psychology*,

- Pearson Education Limited.
- Jang, S., Allen, T.D., Kim, E. & Cho, S., 2020, 'An Examination of the Temporal Order of Helping Behaviours and Emotional Exhaustion', *Stress and Health*, 36(5), 663–674.
- Myers, D.G. & Twenge, J.M., 2019, *Social Psychology*, 13th edn., McGraw-Hill Education.
- Nazwirman, N., 2017, 'Karakteristik Penumpang Pengguna KRL Commuter Line Jabodetabek', *Journal of Economics and Business Aseanomics*, 2(1), 26–35.
- Negara, S.B. & Syas, M., 2019, 'Hubungan penggunaan media sosial Info Commuter Line PT KAI dan sikap penumpang di stasiun Bojong Gede Terhadap Kepuasan pelayanan perjalanan kereta Commuter Line Jabodetabek', *Jurnal Riset Komunikasi*, 2(2), 136–148.
- Papalia, D. & Martorell, G., 2013, *Experience human development*, 13th edn., McGraw Hill, New York, NY.
- Pusparisa, Y., 2021, *Jumlah penumpang KRL Indonesia turun 54% sepanjang 2020 imbas Covid-19*, Databoks.
- Putra, I.I., 2019, *Statistik komuter DKI Jakarta 2019*, Statistik Sektoral Provinsi DKI Jakarta.
- Putri, A.W., 2016, *Empati di atas tempat duduk prioritas KRL*, *tirto.id*.
- Rosyadi, A.E.A., Rosyidah, I. & Nofalia, I., 2018, 'Empati dan perilaku altruisme mahasiswa', *Insan Cendekia*, 5(1), 21–28.
- Sarli, L. & Justel, N., 2022, 'Emotional words in Spanish: Adaptation and cross-cultural differences for the affective norms for English words (ANEW) on a sample of Argentinian adults', *Behavior Research Methods*, 54(4), 1595–1610.
- Sarwono, S.W. & Meinarno, E.A., 2018, *Psikologi sosial*, Salemba Humanika.
- Setianto, D.Y., Hidayatullah, N. & Sudrajat, A., 2020, 'Pengaruh people, process, dan physical evidence terhadap kepuasan konsumen PT Kereta Commuter Indonesia (KCI)', *Jurnal Ekonomi, Bisnis, dan Akuntansi*, 22(2), 234–242.
- Utomo, M.H. & Minza, W.M., 2018, 'Perilaku menolong relawan spontan bencana alam', *Gajah Mada Journal of Psychology (GamaJoP)*, 2(1), 48.
- Yulianto, A., 2019, *Penyusunan skala Guttman untuk pengukuran psikologi*, Universitas Pembangunan Jaya, Tangerang Selatan.
- Yulianto, A. & Permana, J.M.S., 2021, 'Perbedaan perilaku memberikan tempat duduk antara penumpang perempuan dan laki-laki remaja akhir di KRL Jabodetabek', *Sebatik*, 25(2), 673–679.
- Yulika, N.C., 2017, *Drama perjuangan ibu hamil dapatkan kursi di KRL*, *Liputan6.com*.