

**KALKULASI EFISIENSI, KONDISI JPO, DAN NORMA SOSIAL: PERILAKU
MAHASISWA MENYEBERANG TANPA MELALUI JEMBATAN
PENYEBERANGAN ORANG**

Yatti Rosmiati¹, Akhmad Nana Makmur², Heri Kurnia³, Akhirudin⁴,
Mas Fierna Janvierna Lusie Putri⁵

¹⁻⁵Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan, Universitas Pamulang

yattirosmiati@unpam.ac.id¹, dosen00248@unpam.ac.id²

dosen03087@unpam.ac.id³, dosen01754@unpam.ac.id⁴,

dosen02649@unpam.ac.id⁵

ABSTRACT

Pedestrian overpass (PDO) are constructed to ensure the safety of pedestrians; however, a paradox arises when many university students who are considered educated individuals choose not to use them. This study aims to understand the reasons behind students' avoidance of pedestrian bridges through a grounded theory approach. Data were collected through in-depth interviews with 20 students, behavioral observations, and field notes, and analyzed using open coding, axial coding, and selective coding. The findings reveal three main categories: efficiency calculation, in which students perceive that using pedestrian bridges is not worth the cost in terms of time and effort; bridge conditions, which are often regarded as dark, dirty, uncomfortable, and unsafe; and urban social and cultural norms, where jaywalking is considered socially acceptable because it is practiced by the majority. This study recommends multidimensional interventions, including improving bridge design, fostering new social norms that emphasize safety, and implementing integrated policies that balance design, education, and law enforcement.

Keywords: pedestrian bridge, grounded theory, pedestrian behavior, bounded rationality, social norms

ABSTRAK

Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) dibangun untuk menjamin keselamatan pejalan kaki, namun paradoks terjadi ketika banyak mahasiswa sebagai kaum terdidik justru tidak menggunakannya. Penelitian ini bertujuan memahami alasan mahasiswa tidak menggunakan JPO dengan pendekatan grounded theory. Data dikumpulkan melalui wawancara mendalam dengan 20 mahasiswa, observasi perilaku, dan catatan lapangan, lalu dianalisis melalui tahap open coding, axial coding, dan selective coding. Hasil penelitian menemukan tiga kategori utama, yaitu kalkulasi efisiensi, mahasiswa menilai penggunaan JPO tidak sepadan dengan biaya waktu dan tenaga; kondisi JPO, yang dianggap gelap, kotor, tidak nyaman,

dan menakutkan; dan norma sosial dan budaya perkotaan yang menjadikan perilaku menyeberang langsung lebih sah secara sosial karena dilakukan mayoritas orang. Penelitian ini merekomendasikan intervensi multidimensi berupa perbaikan desain JPO, pembentukan norma sosial baru yang menekankan keselamatan, serta kebijakan terpadu yang menyeimbangkan aspek desain, edukasi, dan penegakan hukum.

Kata kunci: jembatan penyeberangan orang, grounded theory, perilaku pejalan kaki, bounded rationality, norma sosial

A. Pendahuluan

Jembatan penyeberangan orang (JPO) merupakan fasilitas publik yang dibangun untuk melindungi para pejalan kaki dari risiko kecelakaan lalu lintas, terutama di kawasan perkotaan dengan arus kendaraan yang padat. Di banyak kota besar, termasuk DKI Jakarta, keberadaan JPO dipandang sebagai indikator kepedulian pemerintah terhadap keselamatan publik dan tertib lalu lintas. Keberadaannya seharusnya meningkatkan rasa aman dan kenyamanan bagi pengguna jalan, khususnya mahasiswa aktif beraktivitas di lingkungan yang ramai di sekitar kampus.

Kenyataan di lapangan menunjukkan paradoks. Meskipun JPO tersedia, tidak sedikit mahasiswa lebih memilih menyeberang langsung di jalan raya yang berisiko tinggi. Hal ini menimbulkan pertanyaan serius: mengapa fasilitas yang secara

fungsional dirancang untuk keselamatan justru tidak dimanfaatkan secara optimal oleh kelompok terdidik yang dianggap memiliki kesadaran risiko? Dari kajian terdahulu, diketahui ada sejumlah faktor yang membuat warga kota memilih menyeberang langsung di jalan raya meskipun JPO tersedia yakni menilai bahwa penggunaan JPO memakan waktu dan tenaga lebih besar dibanding risiko menyeberang langsung (Sakib et al., 2024). Faktor lingkungan fisik juga berperan penting. Kondisi jembatan yang sempit, kotor, dan dipenuhi pedagang kaki lima mengurangi keinginan untuk menggunakan JPO (Mediana et al., 2022). Penelitian di Balikpapan pun menunjukkan pola serupa, bahwa kualitas desain, pencahayaan, dan perawatan JPO berhubungan langsung dengan minat pengguna (Taferry, 2025).

Meski penelitian tentang perilaku

pengguna jalan telah banyak dikaji, lebih banyak menyoroti aspek teknis, misalnya terkait lokasi JPO, intensitas lalu lintas, dan efektivitas penegakan hukum (Kusuma, 2024; Saepurrahman et al., 2025). Dimensi perilaku, norma sosial, dan pengalaman psikologis pengguna jalan belum banyak dikaji secara mendalam.

Sejumlah teori dapat membantu untuk memahami perilaku para pejalan kaki yang tidak menggunakan JPO saat menyeberang jalan raya. Teori perilaku terencana yang dikembangkan oleh Ajzen (Ajzen, 1991) berangkat dari asumsi bahwa perilaku tidak terjadi secara kebetulan, melainkan didorong oleh niat berperilaku. Niat ini merupakan penentu langsung apakah seseorang akan melakukan atau tidak melakukan suatu tindakan.

Menurut Ajzen, ada tiga faktor utama yang membentuk niat tersebut (Ajzen, 1991). Pertama, sikap terhadap perilaku, yakni evaluasi individu mengenai apakah suatu tindakan dianggap positif atau negatif. Dalam konteks penggunaan JPO, mahasiswa yang menganggap jembatan penyeberangan melelahkan, kotor, atau membuang waktu akan membentuk sikap negatif, sehingga kecil kemungkinan mereka berniat

menggunakannya. Kedua, norma subjektif, yaitu persepsi seseorang mengenai tekanan sosial atau ekspektasi dari lingkungan sosial terhadap suatu perilaku. Jika mahasiswa melihat bahwa mayoritas pengguna jalan lebih sering menyeberang langsung daripada menggunakan JPO, maka norma sosial yang terbentuk adalah bahwa menyeberang langsung adalah hal yang wajar. Norma ini kemudian memperlemah dorongan internal untuk mematuhi aturan penggunaan jembatan. Ketiga, *perceived behavioral control*, yakni persepsi individu mengenai sejauh mana ia merasa mampu mengendalikan perilakunya dan menghadapi konsekuensi dari pilihan tersebut. Dalam kasus ini, mahasiswa mungkin merasa percaya diri bahwa mereka mampu menyeberang jalan raya dengan selamat karena memiliki pengalaman, keterampilan memperkirakan jarak kendaraan, atau keyakinan bahwa lalu lintas bisa dihindari. Persepsi kontrol yang tinggi seperti ini dapat mengurangi niat untuk menggunakan JPO, meskipun risiko objektifnya besar.

Teori ekonomi perilaku menekankan bahwa manusia tidak

selalu rasional (Thaler et al., 2009). Mereka sering mengambil keputusan berbiaya rendah meski berisiko tinggi (Thaler et al., 2009). Ekonomi perilaku (behavioral economics) berangkat dari kritik terhadap asumsi klasik dalam ilmu ekonomi yang menganggap manusia sebagai makhluk rasional sepenuhnya. Dalam kenyataannya, keputusan manusia kerap dipengaruhi oleh keterbatasan informasi, bias kognitif, serta kecenderungan untuk memilih opsi yang tampak lebih murah atau mudah meskipun berisiko tinggi.

Dalam kasus JPO, mahasiswa menimbang biaya waktu dan tenaga untuk naik-turun tangga sebagai lebih berat dibandingkan risiko ditabrak. Perilaku ini disebut bounded rationality, keputusan yang terasa rasional dalam konteks terbatas, meski secara objektif membahayakan. Konsep bounded rationality yang diperkenalkan Herbert Simon menjelaskan bahwa rasionalitas manusia dibatasi oleh kapasitas kognitif dan kondisi situasional (Cristofaro, 2017). Individu tidak selalu memilih pilihan paling optimal secara objektif, melainkan opsi yang cukup memuaskan dalam persepsi mereka. Dalam konteks JPO, mahasiswa menilai biaya berupa tenaga untuk menaiki tangga dan waktu tambahan

yang dibutuhkan lebih berat daripada risiko ditabrak kendaraan. Dari perspektif ekonomi perilaku, keputusan ini tampak rasional bagi mereka karena mempertimbangkan efisiensi jangka pendek, meskipun secara objektif membahayakan keselamatan. Dengan demikian, keengganan mahasiswa menggunakan JPO dapat dipahami sebagai wujud lebih mengutamakan kenyamanan instan dan meremehkan potensi bahaya.

Penelitian ini ingin mengetahui model yang dapat menjelaskan alasan mahasiswa menyeberang jalan raya tanpa melalui JPO.

B. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan constructivist grounded theory sebagaimana dikembangkan oleh Charmaz (2014). Grounded theory tidak sekadar mengekstrak data “apa adanya,” melainkan mengakui bahwa pengetahuan dikonstruksi bersama antara peneliti dan partisipan (Charmaz, 2014). Dalam hal ini, peneliti bukan hanya penerima data secara pasif, tetapi merupakan agen aktif yang merefleksikan, menafsirkan, dan membangun makna melalui interaksi

dengan para informan. Pendekatan ini sangat cocok untuk penelitian yang mengeksplorasi isu-isu nilai, spiritualitas, dan pengalaman lintas agama, karena isu-isu tersebut secara inheren bersifat kontekstual, subjektif, dan bernuansa.

Grounded theory digunakan dalam penelitian ini karena hingga kini belum ada teori substantif yang secara khusus menjelaskan bagaimana perilaku keengganan mahasiswa menggunakan JPO terbentuk dalam konteks perkotaan di Indonesia. Literatur yang ada lebih banyak menyoroti aspek teknis, seperti lokasi, keamanan, atau desain infrastruktur JPO, serta kebijakan penegakan hukum lalu lintas. Namun, dimensi perilaku, norma sosial, dan pengalaman psikologis pengguna ruang publik masih jarang dieksplorasi secara mendalam. Oleh karena itu, dibutuhkan prosedur metodologis yang memungkinkan ditemukannya teori baru secara empiris, bukan sekadar memverifikasi kerangka teoritis yang telah mapan.

Pendekatan grounded theory menawarkan kerangka analisis yang sistematis melalui tahapan pengodean data mulai dari open coding, axial coding, hingga selective coding. Prosedur ini memungkinkan peneliti

mengidentifikasi pola, hubungan, dan kategori utama dalam data. Dalam konteks penelitian ini, narasi mahasiswa terkait alasan mereka enggan menggunakan JPO dianalisis secara mendalam, mulai dari keluhan fisik (“naik tangganya capek”), persepsi keamanan (“kalau malam gelap dan agak serem”), hingga pengaruh sosial (“teman-teman juga jarang naik jembatan, jadi ikut saja”). Dari proses ini, teori substantif dirumuskan bahwa keengganan menggunakan JPO adalah hasil interaksi antara kalkulasi efisiensi individu, kondisi infrastruktur yang tidak ramah pengguna, serta norma sosial permisif di ruang perkotaan.

Lokasi penelitian di area depan sebuah perguruan tinggi negeri di DKI Jakarta. Lokasi ini dipilih karena memiliki JPO utama tepat di gerbang kampus, yang setiap hari dilewati oleh mahasiswa dan menjadi titik penting arus mobilitas. Pengamatan awal menunjukkan bahwa meskipun JPO tersedia, banyak mahasiswa tetap memilih menyeberang langsung di jalan raya. Kondisi ini menjadikan lokasi penelitian relevan dan strategis untuk menggali fenomena yang diteliti.

Partisipan penelitian terdiri atas 20

mahasiswa (10 laki-laki dan 10 perempuan) dari berbagai fakultas. Pemilihan partisipan dilakukan secara purposive sampling, dengan kriteria bahwa mereka adalah mahasiswa aktif yang sering melintasi kawasan JPO tersebut. Komposisi partisipan yang seimbang dari sisi gender dan fakultas diharapkan memberikan variasi perspektif terkait perilaku menyeberang.

Teknik pengumpulan data dilakukan melalui beberapa strategi untuk memperkaya informasi. Pertama, wawancara mendalam digunakan untuk menggali pengalaman, persepsi, dan alasan mahasiswa dalam memilih menyeberang melalui JPO atau langsung di jalan. Wawancara bersifat fleksibel, memungkinkan peneliti mengeksplorasi lebih jauh isu-isu yang muncul selama percakapan. Kedua, pengamatan perilaku dilakukan dengan mencatat secara langsung tindakan mahasiswa di lapangan, seperti frekuensi penggunaan JPO, ekspresi tubuh saat menyeberang, serta interaksi dengan pengguna lain. Ketiga, catatan lapangan disusun untuk merekam detail kontekstual, termasuk kondisi fisik JPO, intensitas lalu lintas, serta suasana lingkungan pada waktu yang berbeda (pagi, siang, malam).

Analisis data dilakukan secara simultan dengan proses pengumpulan data, sesuai prinsip grounded theory (Charmaz, 2014). Proses pengumpulan data dalam penelitian grounded theory mengenai keengganan mahasiswa menggunakan JPO dilakukan secara berlapis melalui wawancara mendalam, pengamatan perilaku, dan pencatatan lapangan. Wawancara menjadi pintu masuk utama untuk memahami alasan subjektif mahasiswa. Pertanyaan diajukan secara terbuka dan fleksibel, sehingga mahasiswa dapat menceritakan pengalaman pribadi tanpa merasa diarahkan. Dari percakapan ini muncul beragam alasan, misalnya tangga JPO yang dianggap terlalu tinggi dan melelahkan, rasa enggan karena JPO kotor dan bau, hingga pandangan bahwa menyeberang langsung di jalan raya lebih cepat. Kutipan khas yang muncul antara lain: "Mending langsung aja nyeberang, lagian juga mobil biasanya melambat kalau lihat ada yang nyeberang." Ungkapan semacam ini merefleksikan logika praktis yang sering menjadi pertimbangan utama.

Selain wawancara, pengamatan

perilaku di lapangan dilakukan untuk menangkap pola tindakan nyata mahasiswa saat dihadapkan pada pilihan menyeberang. Peneliti mencatat berapa banyak mahasiswa yang memilih JPO dan berapa banyak yang langsung menyeberang di jalan. Hasil pengamatan menunjukkan bahwa pada jam sibuk, jauh lebih banyak mahasiswa yang menyeberang langsung, bahkan seringkali bergerombol sambil bercanda tanpa menoleh ke arah JPO. Catatan lapangan juga menyingkap dimensi kontekstual: JPO yang berkarat, minim penerangan, penuh sampah, serta suasana lalu lintas yang padat namun kendaraan cenderung melambat di depan kampus. Kondisi ini menjelaskan mengapa mahasiswa merasa cukup percaya diri melintas di jalan raya.

Pengumpulan data dilakukan secara iteratif, artinya data awal dari wawancara memunculkan pertanyaan baru yang kemudian ditindaklanjuti dalam wawancara berikutnya. Misalnya, ketika banyak mahasiswa menyebut alasan lebih cepat, kemudian menanyakan apakah mereka akan lebih sering menggunakan JPO jika fasilitas tersebut diperbaiki. Dari jawaban itu muncul temuan baru, yaitu persepsi kontrol diri yang tinggi,

mahasiswa merasa aman menyeberang langsung karena terbiasa melakukannya bersama teman-teman.

Proses wawancara, observasi, dan pencatatan terus dilakukan hingga pola alasan dan tindakan berulang, yang menandakan data sudah mencapai titik kejenuhan. Ketiga jenis data inilah yang kemudian dianalisis secara sistematis bukan sekadar mengklasifikasi data, tetapi membangun jembatan teoretis yang menjelaskan bagaimana faktor individu, lingkungan, dan sosial berinteraksi membentuk perilaku mahasiswa. Analisis data dilakukan secara bertahap. Tahap pertama adalah menginterpretasikan data lapangan menjadi potongan-potongan makna yang muncul dari wawancara, pengamatan, dan catatan lapangan. Misalnya, dari kutipan mahasiswa: "Mending langsung saja nyeberang, lagian mobil biasanya melambat kalau lihat ada yang nyeberang", peneliti memberi kode "menilai menyeberang langsung lebih cepat dan aman". Dari catatan lapangan tentang JPO yang gelap dan kotor, muncul kode "JPO tidak nyaman/menakutkan". Dari pengamatan mahasiswa yang

bergerombol saat menyeberang tanpa menoleh ke arah JPO, peneliti memberi kode “menyeberang bersama memberi rasa aman”. Pada tahap ini, puluhan kode muncul, semuanya merepresentasikan detail kecil dari data.

Tahap berikutnya adalah menghubungkan kode-kode yang serupa ke dalam kategori yang lebih luas. Misalnya, kode “menilai menyeberang langsung lebih cepat”, “enggan naik turun tangga”, dan “hemat tenaga” digabungkan ke dalam kategori kalkulasi efisiensi. Kode “JPO tidak nyaman”, “JPO gelap”, dan “JPO menakutkan” dikelompokkan dalam kategori kondisi infrastruktur JPO. Sementara itu, kode “menyeberang bersama teman”, “terbiasa ikut mayoritas”, dan “menganggap perilaku itu wajar” masuk kategori norma sosial dan budaya perkotaan. Di tahap ini, peneliti tidak hanya mengelompokkan, tetapi juga menghubungkan antar kategori. Misalnya, ditemukan bahwa kalkulasi efisiensi dipengaruhi langsung oleh kondisi infrastruktur JPO bahwa semakin buruk kondisi JPO, semakin tinggi persepsi biaya waktu dan tenaga. Lalu, norma sosial memperkuat pilihan menyeberang langsung karena perilaku itu telah

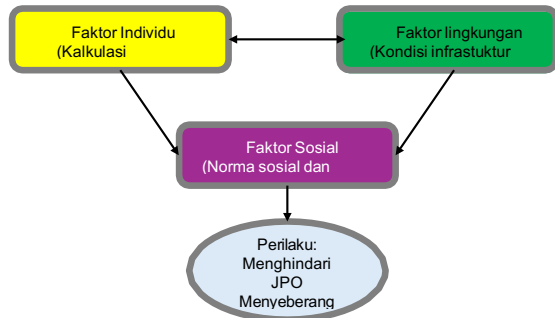
menjadi kebiasaan kolektif.

Tahap terakhir adalah menyatukan seluruh kategori ke dalam teori substantif yang menjelaskan fenomena utama. Dari hasil pengkodean terbentuk teori substantif bahwa keengganan mahasiswa menggunakan JPO adalah hasil interaksi tiga dimensi: individu (logika praktis efisiensi), lingkungan (kondisi infrastruktur JPO), dan sosial (norma permisif dalam budaya perkotaan). Ketiga faktor tersebut dapat menjelaskan bahwa keputusan mahasiswa bukan semata-mata soal malas atau tidak disiplin, melainkan pilihan rasional dalam konteks terbatas, dipengaruhi kondisi ruang publik dan dilegitimasi oleh norma sosial yang berlaku. Selanjutnya diajukan kategori inti. Kategori inti yang dapat dirumuskan yaitu: “praktik menyeberang langsung sebagai hasil kalkulasi efisiensi yang diperkuat kondisi ruang dan norma sosial.”

C. Hasil dan Pembahasan

Temuan penelitian memperlihatkan adanya tiga faktor utama yang saling berinteraksi dan membentuk pola perilaku mahasiswa ketika memilih menyeberang langsung tanpa melalui JPO

sebagaimana diilustrasikan pada Gambar 1.



Gambar 1. Model Perilaku Menghindari JPO dan Menyeberang Langsung

Pertama, kalkulasi efisiensi. Kategori ini berangkat dari cara mahasiswa menimbang biaya dan manfaat menggunakan JPO. Mereka merasa bahwa menaiki dan menuruni tangga JPO menguras tenaga dan menyita waktu, sehingga menyeberang langsung tampak lebih menguntungkan. Kalkulasi ini tidak berdiri sendiri, melainkan dipengaruhi oleh kualitas teknis JPO. Semakin buruk kualitas JPO, misalnya gelap, kotor, atau menakutkan, semakin besar persepsi biaya yang harus ditanggung, sehingga mahasiswa semakin enggan menggunakannya. Dengan kata lain, JPO yang tidak ramah pengguna memperkuat logika efisiensi yang memandang JPO sebagai beban tambahan, bukan fasilitas penyelamat.

Kedua, norma sosial dan budaya perkotaan bertindak sebagai penguat

yang memvalidasi keputusan tersebut. Mahasiswa melihat mayoritas orang di sekitarnya lebih memilih menyeberang langsung, sehingga perilaku ini dianggap sah secara sosial. Norma permisif ini memperlemah dorongan untuk mematuhi jalur aman, bahkan ketika mahasiswa menyadari risiko yang ada. Dalam kerangka ini, norma sosial tidak hanya mempengaruhi niat, tetapi juga menormalisasi pilihan berisiko sehingga semakin sulit diubah. Ketiga, hasil dari kombinasi faktor-faktor tersebut adalah output perilaku: mahasiswa lebih memilih menghindari JPO dan menyeberang langsung di jalan raya. Proses ini bukan sekadar pilihan individual, melainkan produk dari interaksi logika praktis (efisiensi), persepsi ruang (lingkungan fisik), dan tekanan sosial (norma kolektif).

Model sebagaimana ditunjukkan pada Gambar 1 menegaskan bahwa keengganan mahasiswa menggunakan JPO disebabkan oleh pertimbangan yang saling bertaut. Pertama, pada tingkat individu, mahasiswa cenderung melakukan kalkulasi efisiensi. Menyeberang langsung tanpa melalui JP dianggap lebih cepat dan tidak menguras

tenaga dibanding harus menaiki tangga atau memutar melalui JPO. Selama biaya waktu dan tenaga ini dianggap lebih besar daripada manfaat keselamatan, niat untuk menggunakan JPO tetap rendah.

Penelitian terdahulu juga menunjukkan bahwa persepsi risiko yang rendah seringkali membuat pejalan kaki terutama kalangan muda mengabaikan jalur keselamatan yang disediakan. Misalnya, studi oleh Mako & Szakonyi (2023) menemukan bahwa mahasiswa dan remaja cenderung menilai kemungkinan kecelakaan sebagai rendah, sehingga menyeberang langsung lebih disukai karena dianggap lebih praktis. Selain itu, faktor pengalaman sebelumnya, kebiasaan, dan persepsi lingkungan turut membentuk keputusan individu (Gitelman et al., 2022). Dengan kata lain, meskipun tersedia fasilitas keselamatan seperti JPO, niat untuk menggunakannya tetap rendah apabila biaya yang dirasakan lebih besar daripada manfaat yang dipahami secara subyektif.

Kedua, faktor lingkungan turut memperkuat keputusan tersebut. Kondisi fisik JPO yang gelap, kotor, atau terasa menakutkan menimbulkan apa yang dapat disebut sebagai biaya

psikologis. Mahasiswa tidak hanya menimbang aspek praktis, tetapi juga pengalaman ruang yang tidak menyenangkan ketika melewati JPO. Dengan demikian, kualitas infrastruktur berperan langsung membentuk persepsi terhadap pilihan yang tersedia.

Kondisi fisik JPO yang gelap, kotor, atau menimbulkan rasa takut menambah apa yang dapat disebut sebagai biaya psikologis dalam pengambilan keputusan. Persepsi terhadap ruang yang tidak nyaman atau tidak aman sering kali lebih dominan dibandingkan manfaat keselamatan yang ditawarkan fasilitas tersebut. Fenomena ini sejalan dengan temuan penelitian sebelumnya, yang menunjukkan bahwa kualitas infrastruktur dan pengalaman subjektif terhadap lingkungan secara signifikan mempengaruhi perilaku pejalan kaki (Loukopoulos et al., 2021)

Selain aspek praktis, mahasiswa menilai pengalaman ruang termasuk rasa aman, kenyamanan, dan estetika sebagai bagian integral dari keputusan mereka. Menurut penelitian oleh Mako & Szakonyi (2023), persepsi negatif terhadap kondisi jembatan penyeberangan,

seperti pencahayaan yang buruk atau kesan kumuh, cenderung menurunkan kepatuhan pejalan kaki terhadap jalur keselamatan. Lebih jauh lagi, Gitelman et al. (2022) menekankan bahwa lingkungan yang dirancang tanpa memperhatikan pengalaman pengguna tidak hanya mengurangi kenyamanan, tetapi juga meningkatkan risiko perilaku menyeberang secara tidak aman. Dengan demikian, kualitas fisik dan psikologis dari JPO berperan langsung dalam membentuk persepsi terhadap pilihan yang tersedia, sehingga keputusan untuk menyeberang langsung dianggap lebih menarik.

Ketiga, norma sosial dan budaya perkotaan memberikan legitimasi perilaku menyeberang langsung. Ketika mayoritas pejalan kaki, termasuk teman sebaya, lebih sering menyeberang di jalan ketimbang menggunakan JPO, perilaku itu menjadi wajar secara sosial. Fenomena ini dapat dijelaskan melalui teori norma sosial dan teori pengaruh teman sebaya (Spears, 2021), yang menyatakan bahwa individu cenderung menyesuaikan perilakunya dengan apa yang dilakukan oleh kelompok referensinya.

Penelitian sebelumnya juga menunjukkan bahwa keberadaan

perilaku mayoritas yang permisif dapat memperkuat keyakinan individu terhadap pilihan yang berisiko Mako & Szakonyi (2023). Dalam konteks mahasiswa, kesadaran terhadap risiko pribadi seperti kemungkinan cedera seringkali dikompensasikan oleh keyakinan bahwa perilaku tersebut diterima secara sosial dan dilakukan oleh banyak orang. Lebih jauh, konsep bukti sosial menunjukkan bahwa kepatuhan terhadap norma resmi, seperti penggunaan JPO, mudah terkikis ketika perilaku kolektif sehari-hari menyimpang dari aturan tersebut (Goldstein et al., 2022). Dengan demikian, norma sosial perkotaan tidak hanya mempengaruhi persepsi mahasiswa terhadap apa yang wajar, tetapi juga memperkuat perilaku menyeberang langsung meskipun risiko keselamatan tetap ada.

Oleh karena itu, intervensi tidak bisa dilakukan secara parsial. Penegakan hukum tanpa memperbaiki desain JPO hanya akan melahirkan resistensi. Sebaliknya, mempercantik JPO tanpa mengubah norma sosial juga tidak menjamin perubahan perilaku. Hanya dengan pendekatan multidimensi,

memperbaiki infrastruktur agar lebih ramah pengguna, menurunkan beban psikologis melalui penciptaan ruang yang aman dan nyaman, serta membentuk norma sosial baru yang menempatkan keselamatan sebagai pilihan ideal perubahan perilaku mahasiswa secara berkelanjutan dapat tercapai.

Untuk memahami fenomena ini, diperlukan pembacaan melalui kerangka teori. Pertama, perilaku ekonomi menjelaskan bahwa keputusan mahasiswa menggunakan atau menghindari JPO didasarkan pada rasionalitas terbatas (*bounded rationality*) yang mempertimbangkan biaya waktu dan tenaga lebih besar dibandingkan risiko kecelakaan (Cristofaro, 2017). Dari hasil penelitian ini diketahui bahwa bahwa naik-turun tangga JPO adalah aktivitas yang melelahkan dan memakan waktu, sehingga menyeberang langsung merupakan pilihan yang lebih efisien. Hal ini sejalan dengan hasil studi Rosenbloom yang menemukan bahwa pejalan kaki di kota-kota besar cenderung melakukan *risk-taking behavior* jika menilai manfaat langsung lebih tinggi daripada ancaman kecelakaan jangka panjang (Rosenbloom, 2009). Dari teori rasional

terbatas ini dapat diduga bahwa keputusan mahasiswa merupakan hasil kalkulasi “rasional” dalam konteks terbatas, meskipun dari perspektif keselamatan objektif, keputusan tersebut berbahaya.

Kedua, psikologi lingkungan dan tata ruang publik memberikan penjelasan tambahan bahwa kondisi fisik dan kualitas ruang publik sangat mempengaruhi perilaku pengguna. Gifford menegaskan bahwa desain lingkungan dapat meningkatkan atau menurunkan rasa aman pengguna, sehingga mempengaruhi pilihan perilaku (Gifford, 2014). Kajian yang serupa oleh Tuncer di Istanbul juga menemukan bahwa kualitas pemeliharaan JPO dari aspek penerangan, kebersihan, dan aksesibilitas menjadi faktor dominan dalam keengganan pengguna (Sadeek et al., 2025). Dengan demikian, perilaku menyeberang jalan langsung dapat dipahami sebagai respons psikologis terhadap ruang publik yang gagal memberikan rasa aman dan nyaman.

Ketiga, norma sosial dan budaya perkotaan memiliki peran penting dalam memperkuat kebiasaan menyeberang langsung. Dalam konteks teori perilaku terencana,

aspek norma subjektif yakni persepsi tentang perilaku yang lazim dilakukan orang lain sangat mempengaruhi pilihan individu (Ajzen, 1991). Jika mayoritas orang menyeberang tanpa JPO, mahasiswa merasa wajar untuk melakukan hal yang sama. Studi Tezcan menunjukkan bahwa perilaku menyeberang jalan secara ilegal lebih tinggi di area dengan budaya permisif yakni masyarakat menganggap perilaku tersebut sebagai hal yang biasa (Tezcan et al., 2019). Dengan kata lain, faktor sosial membentuk kerangka referensi yang mendorong mahasiswa mengikuti arus perilaku kolektif.

Ketiga faktor tersebut tidak berdiri sendiri, melainkan saling memperkuat. Kalkulasi efisiensi membuat mahasiswa menilai JPO tidak praktis, kondisi infrastruktur yang buruk memperburuk persepsi negatif, sementara norma sosial menciptakan legitimasi kolektif terhadap praktik menyeberang langsung. Pola ini memperlihatkan bahwa strategi intervensi tunggal misalnya dengan meningkatkan penegakan hukum atau pemasangan rambu tidak cukup efektif. Sebaliknya, dibutuhkan pendekatan multidimensi yang meliputi perbaikan desain JPO agar lebih ramah

pengguna, penciptaan kampanye sosial yang menormalisasi penggunaan JPO sebagai simbol keselamatan, serta edukasi mahasiswa mengenai risiko kecelakaan lalu lintas.

Dengan demikian, temuan penelitian ini memperkuat literatur terdahulu bahwa perilaku pejalan kaki di kawasan perkotaan tidak semata-mata dipengaruhi oleh kesadaran individual, melainkan hasil dari interaksi antara faktor psikologis, desain lingkungan, dan konstruksi sosial. Intervensi kebijakan yang mempertimbangkan ketiga dimensi ini lebih berpeluang menciptakan perubahan perilaku yang berkelanjutan.

D. Simpulan dan Saran

Penelitian ini menyimpulkan bahwa keengganan mahasiswa menggunakan JPO terbentuk dari interaksi kompleks antara faktor individu, kondisi lingkungan fisik, dan norma sosial. Pertama, dari sisi faktor individu, mahasiswa cenderung melakukan kalkulasi efisiensi dengan menilai penggunaan JPO sebagai aktivitas yang tidak sepadan dengan biaya waktu dan tenaga. Mereka memilih menyeberang langsung

karena dianggap lebih cepat dan praktis, meskipun berisiko. Kedua, faktor lingkungan fisik berupa kondisi infrastruktur JPO berperan memperkuat logika efisiensi tersebut. JPO yang gelap, kotor, menakutkan, dan tidak ramah pengguna memunculkan persepsi biaya tambahan yang mengurangi minat untuk menggunakannya. Ketiga, faktor sosial dalam bentuk norma sosial dan budaya perkotaan memperkuat pilihan mahasiswa untuk menyeberang langsung. Norma subjektif mendorong mahasiswa mengikuti perilaku mayoritas, sehingga tindakan berisiko menjadi sah secara sosial.

Dengan demikian, perilaku mahasiswa menghindari JPO adalah produk dari interaksi antara logika praktis individu, persepsi ruang publik, dan norma sosial permisif. Implikasi praktis dari temuan ini adalah bahwa intervensi untuk meningkatkan pemanfaatan JPO harus bersifat multidimensi yakni memperbaiki desain dan kondisi JPO, menurunkan biaya psikologis pengguna, menciptakan norma sosial baru yang menekankan keselamatan, serta memperkuat kebijakan yang menyeimbangkan aspek edukasi, desain, dan penegakan hukum.

DAFTAR PUSTAKA

- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes* 50(2), 179–211.
[https://doi.org/10.1016/0749-5978\(91\)90020-T](https://doi.org/10.1016/0749-5978(91)90020-T)
- Charmaz, K. (2014). *Constructing Grounded Theory* (J. Seaman, Ed.; 2nd ed.). SAGE Publications.
- Cristofaro, M. (2017). Herbert Simon's bounded rationality: Its historical evolution in management and cross-fertilizing contribution. *Journal of Management History*, 23(2), 170–190.
<https://doi.org/10.1108/JMH-11-2016-0060>
- Gifford, R. (2014). Environmental psychology matters. *Annual Review of Psychology*, 65(Volume 65, 2014), 541–579.
<https://doi.org/10.1146/ANNUREV-PSYCH-010213-115048/CITE/REFWORKS>
- Gitelman, V., Carmel, R., Pesahov, F., & Hakkert, S. (2022). An examination of the influence of crosswalk marking removal on pedestrian safety as reflected in road user behaviours. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 46, 342–355.
<https://doi.org/10.1016/J.TRF.2016.03.007>
- Goldstein, N. J., Cialdini, R. B., & Griskevicius, V. (2022). A room with a viewpoint: Using social norms to motivate environmental conservation in hotels. *Journal of Consumer Research*, 35(3), 472–482.
<https://doi.org/10.1086/586910>
- Kusuma, A. (2024). *Kajian persepsi*

- masyarakat terhadap penataan ruang publik dan fasilitas pejalan kaki di Kota Semarang. *Jurnal Riptek*, 18(1), 29–48. <https://doi.org/10.35475/RIPTEK.V18I1.255>
- Loukopoulos, P., Jakobsson, C., Gärling, T., Meland, S., & Fujii, S. (2021). Understanding the process of adaptation to car-use reduction goals. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 9(2), 115–127. <https://doi.org/10.1016/J.TRF.2005.09.003>
- Mako, E., & Szakonyi, P. (2023). Evaluation of human behaviour at pedestrian crossings. *Transportation Research Procedia*, 14, 2121–2128. <https://doi.org/10.1016/J.TRP.RO.2016.05.227>
- Mediana, P. I., Fatgehipon, A. H., & Hidayat, N. A. (2022). Persepsi pengguna jembatan penyeberangan orang tentang penyalahgunaan jembatan penyeberangan orang. *Edukasi IPS*, 6(1), 8–14. <https://doi.org/10.21009/EIPS.006.01.02>
- Rosenbloom, T. (2009). Crossing at a red light: Behaviour of individuals and groups. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 12(5), 389–394. <https://doi.org/10.1016/J.TRF.2009.05.002>
- Sadeek, S. N., Rahman, M. H., & Rifaat, S. M. (2025). Understanding pedestrian bridge usage considering perception and socio-demographic characteristics of the road users in Dhaka city. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 31, 101384. <https://doi.org/10.1016/J.TRIP.2025.101384>
- Saepurrahman, D., Gustian, A., Lestari, S. D., Rahayu, I., Setiadi, N. S., Hidayat, S. Y., & Subiantoro, W. (2025). Study of pedestrian comfort levels (pedestrian paths) in Bandung city center: A case study of Jalan Asia Afrika. *Media Komunikasi Dunia Ilmu Sipil*, 7(1), 18–24. <https://doi.org/10.32585/MODUL.US.V7I16821>
- Sakib, N., Paul, T., Ahmed, M. T., Momin, K. Al, & Barua, S. (2024). Investigating factors influencing pedestrian crosswalk usage behavior in Dhaka city using supervised machine learning techniques. *Multimodal Transportation*, 3(1), 100108. <https://doi.org/10.1016/J.MULTR.A.2023.100108>
- Spears, R. (2021). Social influence and group identity. *Annual Review of Psychology*, 72(Volume 72, 2021), 367–390. <https://doi.org/10.1146/ANNUREV-PSYCH-070620-111818/CITE/REFWORKS>
- Taferry, M. D. (2025). Efektivitas fasilitas jembatan penyeberangan terhadap keselamatan pejalan kaki. *Jurnal Aspirasi Teknik Sipil*, 2(2), 24–33. <https://doi.org/10.35438/ASPAL.V2I2.71>
- Tezcan, H. O., Elmorssy, M., & Aksoy, G. (2019). Pedestrian crossing behavior at midblock crosswalks. *Journal of Safety Research*, 71, 49–57. <https://doi.org/10.1016/J.JSR.2019.09.014>
- Thaler, R. H., Sunstein, C. R., & Rooze, S. (2009). *Nudge: Improving Decisions About Health, Wealth, and Happiness*. In Penguin (1sted. Penguin).
-

https://www.researchgate.net/publication/235413094_NUDGE_Improving_Decisions_About_Health_Wealth_and_Happiness