

PERSEPSI KETIDAKAMANAN DAN PROSOCIAL RISK TAKING PADA PENGGUNA KRL DI JABODETABEK

Nesya Adira, Dianti Endang Kusumawardhani
adiranesyia11@gmail.com, dianti.kusumawardhani@ui.ac.id
Fakultas Psikologi, Universitas Indonesia
Penulis Korepondensi: adiranesyia11@gmail.com

ABSTRAK

Salah satu faktor yang membuat orang kota lebih ragu dalam menolong orang asing adalah karena adanya kerentanan fisik dan emosional yang lebih besar, yang dipicu oleh tingginya kriminalitas di perkotaan. Kerentanan ini berkaitan juga dengan bagaimana seseorang mempersepsikan risiko atas keamanannya dalam menolong orang lain, khususnya jika perilaku menolong tersebut melibatkan hal-hal yang berisiko. Penelitian menggunakan kuesioner daring dilakukan pada pengguna KRL di Jabodetabek (N=128) untuk mengetahui apakah ketidakamanan yang dipersepsikan penduduk perkotaan dapat memprediksi kecenderungan seseorang berperilaku prososial. Analisis dilakukan dengan regresi logistik multinomial. Dari empat variabel persepsi ketidakamanan, hasil penelitian menemukan persepsi kontrol seperti kemampuan melindungi diri sendiri sebagai variabel prediktor yang signifikan terhadap perilaku prosocial risk takers dan indifferent bystanders. Perbedaan signifikan tidak ditemukan pada tiga variabel lainnya. Adanya perbedaan gender juga ditemukan dengan perempuan melaporkan persepsi kontrol yang lebih rendah daripada laki-laki.

Kata kunci: persepsi, prososial, risiko, transportasi.

ABSTRACT

Higher physical and emotional vulnerability has been found as one of the factors contributing to urban residents' reluctance to help strangers. This reluctance is formed based on the high level of criminality in urban areas compared to rural areas and it also leads to how people perceive their safety before interacting with strangers, especially if the interaction involves some kind of risk. Using online questionnaires for commuter train users in Jabodetabek (N=128), this study aimed to find out whether perceived insecurity of urban people could predict their tendency to be a prosocial risk taker. The data was analyzed using multinomial logistic regression. Out of four perceived insecurity variables, results showed control perception such as ability to protect self as the only significant predictor for prosocial risk takers and indifferent bystanders. Difference between gender was also found in which women reported lower control perception than men.

Keyword: *perception, prosocial, risk, transportation*

PENDAHULUAN

Kepadatan transportasi umum ibukota dan pengalaman-pengalaman berkesan penumpang dalam menggunakannya telah banyak menjadi sorotan pemberitaan media publik. Salah satu kisah penumpang transportasi umum yang sempat menjadi sorotan adalah ketika seorang penumpang yang berniat untuk menolong seorang wanita paruh baya agar tidak terhimpit saat berdesak-desakan di dalam KRL, justru dipukuli dan ditampar oleh wanita tersebut (Hidayat, 2017). Kisah ini adalah satu dari sekian banyak pengalaman para penumpang transportasi umum di perkotaan. Jika mengambil dari sudut pandang wanita paruh baya tersebut, kita mungkin dapat menerka mengapa ia bereaksi demikian.

Daerah perkotaan identik dengan tingkat kepadatan penduduk. Kepadatan penduduk ini berpengaruh signifikan terhadap perkembangan sarana transportasi publik dan lingkungan transit yang mampu melayani masyarakat perkotaan dalam jumlah yang lebih besar. Lingkungan transit meliputi stasiun kereta, halte bus dan moda-moda transportasi lainnya yang membawa individu menuju suatu tempat tujuan (Ceccato, 2014). Lokasi-lokasi transportasi ini sering disebut sebagai "crime generators" atau penarik criminal (Brantingham & Brantingham, 1995). Adanya ruang yang luas dan banyaknya jumlah orang berlalu lalang setiap harinya pada lokasi transportasi memudahkan pelaku kriminal untuk melakukan aksinya.

Keberadaan transportasi umum di kota-kota besar yang sesak memicu ancaman kriminalitas mulai dari kasus

perampokan, pelecehan hingga teror bom. Sepanjang tahun 2019, nyaris 50% penumpang perempuan mengalami pelecehan seksual di transportasi publik di berbagai kota di Indonesia, menurut survei terbaru Koalisi Ruang Publik Aman (KPRA) ("Ribuan perempuan", 2019). Peningkatan kasus pelecehan seksual juga dilaporkan oleh PT Kereta Commuter Indonesia sepanjang tahun 2019. Adapun catatan Polda tahun 2018 (BPS, 2019) menemukan jumlah kejahatan paling tinggi di Indonesia dilaporkan oleh Polda Metro Jaya yang mencakup lingkungan Jabodetabek (Jakarta Raya, Depok, Tangerang, Bekasi).

Tingginya kriminalitas di perkotaan khususnya di ibukota membuat penduduknya cenderung mengambil sikap yang lebih waspada dibandingkan penduduk pedesaan. Kewaspadaan ini juga termanifestasi dalam bentuk keraguan untuk menolong orang asing di lingkungan umum seperti lokasi transportasi seperti yang diilustrasikan dalam fenomena di awal. Keraguan juga dipicu oleh kasus kriminal di transportasi umum yang dilakukan dengan modus meminta pertolongan atau mengajak korban berbincang.

Beberapa literatur psikologi perkotaan mengemukakan adanya perbedaan sikap prososial atau menolong pada masyarakat perkotaan dan pedesaan. Penelitian terkait di Indonesia dilakukan oleh dengan melakukan analisis komparasi perilaku altruistik remaja perkotaan dan pedesaan, dimana remaja perkotaan melaporkan perilaku altruistik yang lebih rendah (Pane, 2018). Selain itu, studi klasik tentang perilaku *bystander* juga menunjukkan orang merespon lebih lama terhadap suatu

keadaan darurat ketika ia berada di situasi yang melibatkan lebih banyak orang (Darley & Latane, 1968). Satu hal yang menjadi perhatian dari fenomena yang melandasi studi ini adalah fenomena ini terjadi di daerah perkotaan. Milgram (1970) mengemukakan bahwa salah satu faktor yang membuat orang kota lebih ragu dalam menolong orang asing adalah karena adanya kerentanan fisik dan emosional yang lebih besar, yang dipicu oleh tingginya kriminalitas di perkotaan. Penelitian-penelitian terdahulu mengindikasikan adanya perbedaan tingkat kecemasan antara daerah perkotaan dan pedesaan (McKenzie et al., 2013; Romans et al., 2011). Lebih lanjut, individu di lingkungan perkotaan juga melaporkan dukungan sosial yang lebih rendah. Selain fisik dan emosional, kerentanan juga muncul dalam karena faktor lingkungan, khususnya pada *setting* yang memiliki banyak faktor risiko seperti perkotaan (Kennedy et al., 2016). Kerentanan ini berkaitan juga dengan bagaimana seseorang mempersepsikan risiko atas keamanannya dalam menolong orang lain, khususnya jika perilaku menolong tersebut melibatkan risiko.

Do, Guassi Moreira, & Telzer (2017) mengenalkan istilah *prosocial risk taking*, yaitu perilaku prososial yang dilakukan dalam situasi yang dapat merugikan mereka. Do, dkk. (2017) mengambil pendekatan kepribadian dimana individu memiliki kecenderungan untuk menjadi seorang *prosocial risk taker* atau menjadi seorang *bystander*. *Bystander* juga tidak selalu unidimensional, individu bisa menjadi seorang *bystander* yang empatik, atau seorang yang acuh. Pendekatan ini khususnya relevan dalam konteks perkotaan dimana kewaspadaan individu berada dalam tingkatan yang lebih tinggi

karena lingkungan mereka memiliki tingkat risiko yang lebih tinggi pula. Oleh karenanya, perbedaan ketiga kategori perilaku prososial pada individu ini bisa terletak pada bagaimana mereka mempersepsikan risiko yang ada dalam konteks tersebut.

Berangkat dari fenomena dan kajian teoretik tersebut maka penulis berargumen faktor yang mendasari keinginan individu untuk menolong di perkotaan khususnya di lingkungan transit adalah faktor risiko keamanan yang dipersepsikannya. Penulis mempersempit cakupan penelitian terhadap lingkungan transit stasiun KRL (Kereta Rel Listrik).

Mengusung semboyan *best choice for urban transport*, layanan PT. Kereta Commuter Indonesia menjadi transportasi umum yang menjadi ciri khas daerah perkotaan Jabodetabek. Dilansir dari situs resmi krl.co.id, hingga Juni 2018, rata-rata jumlah pengguna KRL per hari mencapai 1.001.438 pengguna pada hari kerja dan merupakan transportasi yang paling padat di ibukota. Stasiun kereta sebagai penarik kriminal juga ditemukan di Indonesia. Kasus yang sering ditemui di KRL Jabodetabek umumnya merupakan kasus pencurian hingga kasus pelecehan seksual yang tidak hanya dilakukan oleh lawan jenis tetapi juga sesama jenis (Rahayu, 2016). Pemilihan ini juga dilakukan untuk menghindari kecenderungan generalisasi yang berlebihan dalam penelitian. Secara spesifik, penelitian ini bertujuan untuk mengetahui apakah risiko keamanan yang dipersepsikan penduduk perkotaan berhubungan dengan kecenderungan seseorang berperilaku prososial. Selama ini studi tentang psikologi perkotaan banyak membandingkan perbedaan perilaku dalam konteks perkotaan dan

pedesaan, tetapi tidak banyak yang berusaha menjelaskan dasar perbedaan tersebut dengan mempertimbangkan faktor kontekstual yang spesifik seperti di transportasi umum. Studi ini juga dapat bermanfaat untuk memberikan gambaran umum terkait perilaku individu dalam transportasi umum yang sering dianggap menjadi "crime generator". Gambaran ini dapat menjadi masukan untuk peningkatan layanan transportasi umum khususnya dalam aspek keamanan, dan tidak hanya mempertimbangkan layanan fisik tetapi juga faktor psikologis individu penggunaannya.

Prosocial risk taking

Perilaku prososial adalah tindakan yang dilakukan seseorang untuk menolong orang lain dan seringnya tanpa keuntungan berarti bagi si penolong (Baron et al., 2012). Menolong seseorang dalam kejadian yang dinilai darurat juga datang dengan risiko. Seperti temuan Bierhoff & Rohmann (2004) dalam kondisi-kondisi tertentu, motivasi egoistik seperti mengurangi personal distress lebih dominan. Dalam kondisi saat personal distress lebih dominan, seseorang akan memilih tindakan yang memberikan kerugian paling sedikit dan penghargaan yang paling besar. Menolong seseorang meskipun terdapat risiko yang mungkin diterima penolong merupakan suatu bentuk perilaku prosocial risk taking.

Prosocial risk taking pertama kali diusulkan oleh Do, dkk. (2017) yang mendefinisikannya sebagai tindakan yang melibatkan keputusan berisiko dengan tujuan untuk menolong orang lain. Terdapat dua komponen utama prosocial risk taking; (1) tindakan dilakukan dengan niat menguntungkan orang lain tapi tidak pada diri sendiri dan

(2) tindakan membutuhkan cost dalam bentuk risiko, dapat berupa sosial, fisik maupun emosional. Do, dkk (2017) mengusulkan empat jenis individu yang muncul dari penggabungan kecenderungan prososial dan pengambilan risiko yakni prosocial risk takers (PSRT), antisocial risk takers (ASRT), empathetic bystanders (EB) dan indifferent bystanders (IB). Dalam penelitian ini, anti-social risk takers tidak digunakan karena dianggap tidak sesuai dengan konteks penelitian yaitu lokasi transit, dengan perkiraan bahwa masing-masing orang tidak saling mengenal satu sama lain dan tidak terdapat alasan bagi mereka untuk bertindak antisosial pada satu sama lain.

Prosocial risk takers adalah individu yang menunjukkan tingkat perilaku prososial dan pengambil risiko yang tinggi, memiliki kecenderungan orientasi terhadap orang lain yang tinggi dan kecenderungan untuk menolong orang lain meskipun dalam situasi yang dapat merugikan mereka. Empathetic bystanders adalah orang-orang yang mungkin memiliki tingkat perilaku prososial yang tinggi tetapi pengambilan risiko yang rendah. Meskipun mereka memiliki keinginan untuk menolong orang lain dan memiliki orientasi terhadap orang lain tetapi mereka cenderung takut akan konsekuensi yang diperoleh jika mereka mengintervensi. Terakhir, indifferent bystanders adalah orang-orang yang memiliki tingkat perilaku prososial dan pengambilan risiko yang sama-sama rendah, tidak terlalu berorientasi pada orang lain dan memilih untuk tidak terlibat dalam situasi apapun.

Persepsi Ketidakamanan

Pemahaman terhadap persepsi ketidakamanan dimulai dari memahami

peran ancaman terhadap keamanan diri yang biasanya disebabkan oleh tindakan kriminal. Layaknya konsep-konsep lain dalam psikologi, konsep ancaman dari kriminalitas juga dijelaskan dalam tiga dimensi dasar yakni dimensi afektif atau emosional, kognitif dan perilaku (Rader, 2004). Dimensi afektif berkaitan dengan rasa takut terhadap kasus kriminal. Lorenc et al., (2012) menemukan bahwa rasa takut akan kasus kriminal memiliki dampak bagi well-being seseorang dan juga pada aktivitas-aktivitas fisiknya.

Dimensi kognitif dalam ancaman terhadap kriminalitas adalah persepsi akan kriminalitas itu sendiri, khususnya persepsi akan ketidakamanan yang dirasakan seseorang. Persepsi ketidakamanan merupakan pengukuran kognitif, menimbang ancaman yang mungkin dialami dan penilaian apakah ancaman tersebut akan terjadi (Foster et al., 2013). Baik rasa takut dan persepsi memiliki hubungan meskipun hubungan ini dapat dipengaruhi oleh atribut dari lingkungan itu sendiri. Dimensi ketiga adalah perilaku, yang kemunculannya dapat dipengaruhi oleh dua dimensi lainnya. Rasa takut ini dapat memicu adanya perilaku-perilaku avoidant (menghindar) seperti membatasi pergerakan seseorang dan dapat berdampak negatif pada interaksi sosial dan aktivitas fisik (Lorenc, et al., 2012).

Rasa takut akan kriminal dibentuk oleh situasi dan setting yang membuat seseorang merasa rentan (Brantingham & Brantingham, 1995), sedangkan kebanyakan penelitian tentang rasa takut dan persepsi akan kriminal menekankan pada aspek-aspek lingkungan (Andrews & Gatersleben, 2010; Jiang et al., 2017; van Rijswijk et al., 2016). Keamanan di stasiun misalnya juga bergantung pada beberapa kondisi yang ditentukan oleh

atribut lingkungan stasiun itu sendiri seperti wilayah tempat stasiun berada, dan lokasi stasiun tersebut di dalam kota (Ceccato, 2014). Kim dan Kang (2018) juga menemukan adanya perbedaan sinyal fisiologis dari individu yang menyadari rasa takutnya akan kriminal saat melihat lingkungan di waktu siang dan malam hari. Penelitian ini mengindikasikan karakteristik individu juga penting dalam mengukur rasa takut akan kriminal sehingga untuk memahami fenomena perkotaan seperti persepsi ketidakamanan diperlukan perspektif yang multi-dimensional (Valera & Guàrdia, 2014). Berangkat dari penjabaran tersebut, penelitian ini menggunakan model teoretis multi-dimensional yang dikembangkan Carro, Valera, dan Vidal (2010) tentang persepsi ketidakamanan. Persepsi ketidakamanan secara konseptual berhubungan dengan beberapa faktor lainnya. Adapun faktor-faktor tersebut antara lain:

- a) Faktor pertama berkaitan dengan kontrol atau kompetensi pribadi dalam menghadapi kerentanan. Kontrol ini berkaitan juga dengan adanya dukungan sosial, keyakinan akan kemampuan diri, aspek emosional seperti rasa takut dan kontrol perilaku seperti usaha-usaha untuk melindungi diri. Faktor ini adalah manifestasi dari dimensi afektif dan kognitif dari peran ancaman terhadap keamanan diri.
- b) Faktor kedua berkaitan dengan representasi lingkungan dan perspektif wilayah seperti pengalaman terdahulu dan pengaruh lingkungan sosial. Faktor ini adalah manifestasi dari peran lingkungan yang dapat mempengaruhi kerentanan seseorang.

- c) Faktor terakhir berkaitan dengan kepuasan terhadap wilayah dan identitas perkotaan. Valera dan Guardia (2014) menemukan bahwa aspek sosial sama pentingnya dengan aspek lingkungan dan psikologis, dimana kepuasan dan identitas sosial sebagai masyarakat perkotaan menjadi variabel yang relevan.

Penelitian Ini

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui apakah persepsi ketidakamanan dapat memprediksi kecenderungan seseorang dalam berperilaku prososial dalam tiga kategori perilaku yaitu prosocial risk taking, empathetic bystander dan indifferent bystander. Berdasarkan kajian literatur tentang bagaimana kerentanan masyarakat perkotaan pada risiko-risiko berkaitan dengan keraguannya dalam menolong, penulis merumuskan hipotesis yang berbunyi tingkat persepsi ketidakamanan yang tinggi memprediksi semakin kurangnya kemungkinan seseorang menjadi prosocial risk taker. Meskipun sama-sama berperan sebagai bystander, baik empathetic bystander dan indifferent bystander dapat memunculkan dinamika yang berbeda dalam kaitannya dengan persepsi ketidakamanan. Sikap altruistik lebih dapat ditemukan pada individu yang dapat mendeteksi rasa takut dan kekhawatiran pada orang lain. Sebaliknya, tingginya persepsi ketidakamanan diikuti dengan tingginya rasa takut dalam diri, yang memicu individu berperilaku menghindar, berfokus pada kondisi diri dan kurang perhatian pada kondisi orang lain. Atas dasar ini, penulis berargumen tingginya persepsi ketidakamanan lebih memungkinkan seseorang menjadi

indifferent bystander dibandingkan empathetic bystander.

H1. Tingginya persepsi ketidakamanan menurunkan kemungkinan seseorang tergolong ke dalam prosocial risk taker, diikuti oleh empathetic bystander dan indifferent bystander.

Merujuk pada model multi-dimensional Carro, et al. (2010), faktor-faktor lain yang berhubungan dengan persepsi ketidakamanan adalah persepsi kontrol diri, representasi lingkungan dan kepuasan terhadap wilayah. Faktor pertama yaitu persepsi kontrol diri telah menjadi salah satu faktor yang menjelaskan perilaku bystander dalam beberapa literatur psikologi sosial. Dalam situasi dimana individu harus menolong, ia terlebih dahulu menentukan apakah kita memiliki pengetahuan atau kemampuan yang dibutuhkan untuk bertindak. Meskipun seseorang memiliki keinginan untuk menolong, tetapi orang tetap tidak akan menolong jika ia mempersepsikan dirinya tidak memiliki kemampuan atau keterampilan untuk menolong orang yang berada dalam keadaan darurat. Pengaruh persepsi akan kontrol dan kemampuan diri telah banyak diuji dalam kaitannya dengan pengambilan risiko. Dalam dunia organisasi misalnya, Krueger Jr dan Dickson (1994) menemukan orang-orang yang melihat diri mereka sebagai orang yang memiliki efikasi tinggi dan kemampuan tinggi lebih cenderung mengambil risiko yang lebih besar dan menemukan peluang-peluang baru. Dengan logika yang sama, penulis memprediksi tingginya persepsi kontrol diri akan diikuti oleh kemungkinan seseorang menjadi prosocial risk taker.

H2. Persepsi kontrol diri yang tinggi meningkatkan kemungkinan seseorang menjadi prosocial risk taker, diikuti oleh

empathetic bystander dan indifferent bystander.

Faktor kedua yaitu representasi lingkungan, sangat bergantung konteks. Representasi ini diperoleh berdasarkan pengalaman langsung maupun tidak langsung individu di lokasi tersebut, serta pengaruh sosial lain yang menentukan apakah suatu lokasi dapat dikategorikan berbahaya atau tidak. Temuan yang membandingkan perilaku menolong pada wilayah-wilayah di AS menunjukkan wilayah-wilayah dengan tingkat mobilitas dengan transportasi publik lebih tinggi adalah wilayah yang melaporkan perilaku menolong lebih rendah (Hampton, 2016). Wilayah-wilayah ini adalah wilayah yang diindikasikan memiliki kesenjangan ekonomi yang tinggi dan tingkat keamanan yang rendah. Di Indonesia, Jabodetabek merupakan wilayah dengan tingkat mobilitas tinggi, dengan layanan transportasi publik terbesar dan juga kesenjangan ekonomi yang tinggi. Sejalan dengan ini, hipotesis ketiga memprediksi representasi lingkungan Jabodetabek sebagai lingkungan yang tidak aman akan menurunkan kemungkinan seseorang menjadi prosocial risk taker.

H3. Representasi lingkungan yang berbahaya akan menurunkan kemungkinan seseorang menjadi prosocial risk taker, diikuti oleh empathetic bystander dan indifferent bystander.

Faktor terakhir adalah kepuasan wilayah, dimana kepuasan seseorang terhadap wilayahnya berkaitan dengan kelekatan orang tersebut pada wilayahnya. Menemukan bahwa tingkat urbanisasi memiliki pengaruh negatif pada kelekatan tempat dimana kelekatan ini berhubungan erat dengan kepuasan wilayah, partisipasi masyarakat dan

perilaku berbaur (Buchecker & Frick, 2020). Dengan kata lain, kepuasan terhadap wilayah dapat memicu seseorang untuk lebih aktif berpartisipasi dalam lingkungan masyarakatnya. Atas dasar ini, penulis merumuskan hipotesis untuk faktor keempat yaitu kepuasan wilayah yang tinggi dapat memprediksi kecenderungan seseorang untuk menjadi prosocial risk taker diikuti oleh empathetic bystander dan indifferent bystander.

H4. Tingginya kepuasan wilayah meningkatkan kemungkinan seseorang menjadi *prosocial risk taker*, diikuti oleh *empathetic bystander* dan *indifferent bystander*.

METODE PENELITIAN

Partisipan

Pengambilan data dilakukan secara daring melalui google forms pada 128 partisipan. Kriteria partisipan adalah (1) berdomisili di Jabodetabek, (2) pengguna kereta commuter Jabodetabek setidaknya sekali dalam sebulan, dan (3) bersedia menjadi partisipan penelitian. Berdasarkan data yang diterima, 74,2% partisipan adalah perempuan dan memiliki rentang usia 17 sampai 42 tahun ($M = 22,1$, $SD = 4,74$). Dari total partisipan, 32,8% melaporkan frekuensi penggunaan KRL 1-2 kali dalam seminggu. Partisipan terbanyak berasal dari stasiun Manggarai, Depok Baru dan Bogor (masing-masing 8,6% dari total keseluruhan).

Instrumen Penelitian

Kuesioner persepsi ketidakamanan diadaptasi dan dimodifikasi dari kuesioner Carro, et al., (2010) yang terdiri dari subskala yang masing-masing telah diujicobakan sebagai berikut: 3 item persepsi ketidakamanan subjektif

(“Ketika anda berada di tempat ini anda biasanya merasa...”, Cronbach’s alpha = 0,632), 7 item kontrol atau kompetensi pribadi (“Jika seseorang mencoba untuk merampok, mencelakai atau melecehkan saya di tempat ini, saya dapat melindungi diri saya dan mencegahnya terjadi”, $\alpha = 0,644$), 10 item representasi lingkungan (“Dalam beberapa minggu terakhir, seberapa sering anda mendengar orang lain di sekitar anda menceritakan permasalahan yang ditemuinya di tempat ini?”, $\alpha = 0,775$) dan 5 item kepuasan atau identitas perkotaan (“Saya merasa sangat teridentifikasi sebagai bagian dari wilayah ini”, $\alpha = 0,766$). Keseluruhan kuesioner memiliki nilai α di atas 0,6 yang mengindikasikan reliabilitas skala yang baik (Azwar, 2012). Masing-masing subskala memiliki rentang dimulai dari 1 (sangat tidak setuju/sangat tidak aman) hingga 4 (sangat setuju/sangat aman).

Validitas alat ukur dilihat dari analisis faktor konfirmatori dengan masing-masing item melaporkan nilai muatan faktor di atas 0,4 sebagai patokan cut-off. Alat ukur kedua untuk mengkategorikan partisipan ke dalam 3 jenis perilaku prososial dikembangkan berdasarkan konsep prosocial risk taking oleh Do, et al. (2017). Alat ukur berbentuk multiple response questionnaire berisikan 9 skenario yang masing-masing terdiri dari 3 pilihan jawaban. Partisipan diminta untuk memberi urutan pada 3 pilihan jawaban dengan urutan 1 mengindikasikan jawaban yang paling mencerminkan partisipan hingga 3 sebagai yang paling tidak mencerminkan partisipan. Penentuan skenario sebelumnya telah melalui uji keterbacaan dengan bantuan 5 orang rater dan seorang ahli.

Tabel 1. Contoh Skenario Alat Ukur *Prosocial Risk Taking*

Skenario	<i>Prosocial risk taking</i>	<i>Empathetic bystander</i>	<i>Indifferent bystander</i>
Saat sedang berjalan menuju peron, Anda melihat seseorang sedang mengambil barang-barang satu per satu yang berjatuhan dari tasnya. Menyaksikan kejadian tersebut, Anda...	Membantu mengambil barang orang tersebut	Merasa kasihan tetapi membiarkannya saja karena bukan merupakan keadaan yang darurat	Membiarkannya saja karena merasa orang tersebut dapat mengambil barangnya sendiri tanpa bantuan orang lain

Sumber: Penulis

Pengujian reliabilitas dilakukan dengan KR-20 (Kuder-Richardson 20) untuk masing-masing kategori item karena alat ukur memiliki respon dikotomi. Kebanyakan riset dengan alat ukur sejenis juga menggunakan koefisien KR-20 untuk uji reliabilitas (Considine et al., 2005). Kategori-kategori tersebut adalah prosocial risk taker (KR20 = 0,700), empathetic bystander (KR20 = 0,797), dan indifferent bystander (KR20 = 0,580).

Berdasarkan hasil analisis deskriptif, kategorisasi responden secara normatif dilakukan untuk memberi interpretasi terhadap skor ketiga subskala. Kategorisasi dilakukan untuk menempatkan responden ke dalam kelompok yang terpisah secara jenjang menurut kontinum berdasarkan atribut yang diukur (Azwar, 2012). Kontinum jenjang dibagi menjadi tiga yaitu kategori tinggi, sedang, dan rendah.

Tabel 2. Kategorisasi Skala *Prosocial Risk Taking*

Adira, N., Kusumawardhani, D, E., Persepsi Ketidakamanan Dan Prosocial Risk Taking Pada Pengguna Krl Di Jabodetabek

Rumus Standar Deviasi	Kategorisasi
$X < 15$	Rendah
$15 \leq X < 18$	Sedang
$18 \leq X$	Tinggi

Sumber: Penulis (berdasarkan perhitungan rumus Azwar (2012)).

Partisipan yang memiliki skor di atas 18 untuk subskala prosocial risk taker memiliki perilaku prosocial risk taker yang tinggi dan akan dikategorikan sebagai prosocial risk taker, dan seterusnya untuk kedua subkala lainnya.

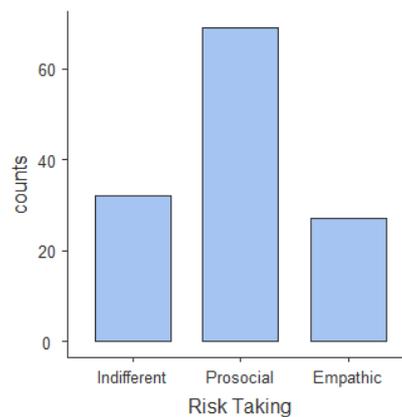
Teknik Analisis

Prosedur analisis data menggunakan metode multinomial logistic regression (regresi logistik multinomial) dengan program jamovi dan mengukur statistik goodness of fit dengan program SPSS versi 24.0. Regresi logistik memiliki prinsip dasar yang hampir sama dengan regresi berganda tetapi dengan variabel dependen yang bersifat kategorikal dan variabel prediktor yang bisa berupa continuous ataupun kategori (Field, 2013).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Temuan Awal

Pengujian asumsi untuk multinomial logistic menunjukkan tidak terjadinya multikolinearitas dalam penelitian ini (Tolerance > 0,1 & VIF < 10). Pengujian model memasukkan seluruh variabel independen yaitu persepsi ketidakamanan, persepsi kontrol diri, representasi lingkungan, dan kepuasan wilayah serta mengontrol variabel demografi jenis kelamin. Setelahnya, penulis melakukan pengkategorian responden dengan hasil pembagian kategori perilaku prosocial risk taking ditunjukkan pada grafik 1.



Temuan Utama

Sebelum melakukan uji hipotesis, terlebih dahulu dilakukan uji kesesuaian model. Hasil uji statistik Pearson dilakukan untuk mengetahui apakah model ini cocok (good-fit) dengan data yang ada. Hasil uji ini menunjukkan nilai p yang tidak signifikan ($p = 0,225$) yang mengindikasikan model merupakan model yang cocok dengan data.

Uji keseluruhan model multinomial logistic regression ditunjukkan oleh tabel 3. Pengukuran log-likelihood mengindikasikan seberapa banyak varians yang dijelaskan oleh model keseluruhan. Model keseluruhan dianalisis secara bertahap. Hasil uji chi-square menunjukkan angka 23,4 dengan $p < 0,01$ yang mengindikasikan masing-masing variabel independen memiliki pengaruh signifikan untuk memprediksi variabel kategori. Nilai R² Nagelkerke model adalah 0,12 yang menjelaskan bahwa variabel prediktor hanya memiliki besaran pengaruh yang kecil terhadap variabel kategori.

Tabel 3. Regresi Logistik Multinomial

Model Fit Measures					Overall Model Test		
Model	Deviance	AIC	R ² McF	R ² N	χ^2	df	p
1	235	259	0.0906	0.121	23.4	10	0.009

Sumber: Penulis

Setelah pengujian model, seluruh pengujian hipotesis 1 hingga 4 dilakukan dengan analisis pada masing-masing variabel persepsi ketidakamanan dalam memprediksi variabel kategori prosocial risk-taker, empathetic bystander dan indifferent bystander. Hasil ini ditunjukkan pada tabel 4 yang mencakup pengukuran pada masing-masing parameter individual. Parameter ini membandingkan hasil dari masing-masing pasangan variabel kategori berdasarkan variabel-variabel persepsi ketidakamanan yang diukur. Kategori referensi yang digunakan adalah kategori prosocial risk takers.

Hipotesis pertama memprediksi persepsi ketidakamanan akan menurunkan kemungkinan individu sebagai prosocial risk taker. Hasil estimasi tidak menunjukkan adanya perbedaan signifikan pada individu prosocial risk taker dengan empathetic bystander maupun indifferent bystander. Dengan kata lain, hipotesis 1 ditolak.

Hipotesis kedua memprediksi persepsi kontrol diri yang tinggi akan memprediksi kemungkinan individu tergolong sebagai prosocial risk taker dibandingkan kedua kategori lainnya. Sejalan dengan hipotesis ini, perbedaan

signifikan pada variabel kontrol ($b = -0,194$, $OR = 0,824$, $p < 0,05$) ditemukan pada partisipan yang tergolong indifferent bystanders dan prosocial risk takers. Nilai b negatif dan odds ratio di bawah 1 mengindikasikan semakin tinggi persepsi ketidakmampuan seseorang mengendalikan dan melindungi dirinya sendiri, semakin rendah hal ini memprediksi partisipan prosocial risk takers. Dengan kata lain, semakin tinggi persepsi kontrol diri seseorang, semakin tinggi kemungkinan individu untuk tergolong sebagai prosocial risk takers dibandingkan indifferent bystanders. Meski demikian, perbedaan ini tidak ditemukan dengan empathetic bystanders, sehingga hipotesis 2 sebagian ditolak.

Hipotesis ketiga dan keempat berasumsi faktor representasi lingkungan serta kepuasan atas identitas perkotaan memprediksi kecenderungan individu tergolong ke dalam prosocial risk taker. Hasil analisis tidak menemukan adanya perbedaan signifikan pada variabel-variabel prediktor ketidakamanan representasi lingkungan dan kepuasan atau identitas perkotaan pada ketiga kategori partisipan. Dengan kata lain, hipotesis 3 dan hipotesis 4 ditolak.

Tabel 4. Estimasi Parameter

Model Coefficients

Risk Taking	Predictor	Estimate	SE	Z	p	Odds ratio	95% Confidence Interval	
							Lower	Upper
Indifferent - Prosocial	Intercept	1.898	1.722	1.102	0.270	6.677	0.228	195.21
	Ketidakamanan	0.197	0.217	0.908	0.364	1.218	0.796	1.865
	Representasi	0.002	0.095	0.024	0.981	1.002	0.833	1.207
	Kontrol	-0.194	0.094	-2.058	0.040*	0.824	0.685	0.991
	Kepuasan	-0.114	0.074	-1.534	0.125	0.892	0.771	1.032
	Sex:							
	Laki-laki – Perempuan	0.606	0.552	1.098	0.272	1.834	0.621	5.409
Empathic - Prosocial	Intercept	-2.223	1.554	-1.430	0.153	0.108	0.005	2.277
	Ketidakamanan	-0.148	0.227	-0.653	0.514	0.862	0.552	1.346
	Representasi	0.163	0.097	1.685	0.092	1.178	0.973	1.425
	Kontrol	-0.082	0.093	-0.883	0.377	0.921	0.767	1.106
	Kepuasan	-0.016	0.073	-0.221	0.825	0.984	0.852	1.136
	Sex:							
	Laki-laki – Perempuan	1.452	0.538	2.6973	0.007**	4.275	1.487	12.287

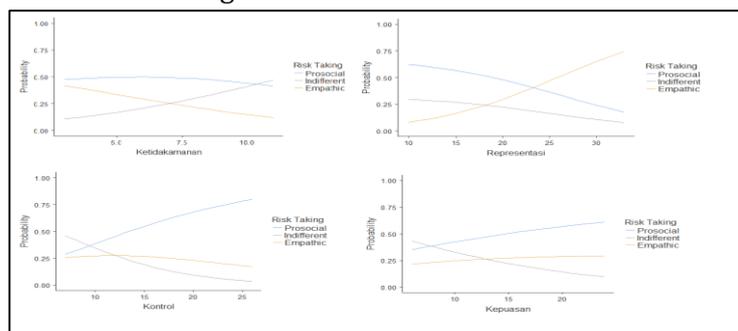
* $p < 0,05$, ** $p < 0,01$

Sumber: Penulis

Grafik 1 ditujukan untuk menunjukkan gambaran prediksi dari masing-masing hipotesis. Grafik ini menunjukkan pola keempat variabel prediktor pada tiga kategori partisipan. Selain variabel persepsi kontrol diri yang dapat membedakan prosocial risk taker dan indifferent bystander secara

signifikan, kita juga dapat melihat adanya kenaikan yang hampir signifikan ($p = 0,092$) pada variabel representasi lingkungan. Ketika representasi lingkungan dipersepsi tidak aman, kecenderungan seseorang untuk menjadi empathetic bystander ketimbang menjadi seorang prosocial risk taker.

Grafik 1. Prediksi Kategori Berdasarkan Faktor-faktor Ketidakamanan



Sumber: Penulis

Pembahasan

Penelitian ini bertujuan untuk melihat apakah variabel-variabel prediktor yang berkaitan dengan persepsi ketidakamanan dapat memprediksi kategori perilaku prosocial risk taking seseorang, khususnya di lokasi transit yang merupakan ciri khas dari daerah perkotaan. Secara umum dari keempat variabel prediktor, hanya variabel prediktor kemampuan kontrol atau mengendalikan lingkungan dan melindungi diri sendiri yang menunjukkan perbedaan signifikan antara partisipan yang termasuk prosocial risk takers dan partisipan yang termasuk indifferent bystanders. Hasil pengujian hipotesis pertama menunjukkan persepsi ketidakamanan secara umum tidak cukup kuat memprediksi kemungkinan seseorang menjadi prosocial risk taker tanpa mempertimbangkan faktor-faktor yang berhubungan. Dalam hal ini, pembuktian hipotesis kedua menunjukkan faktor paling berpengaruh adalah kontrol diri. Penelitian Jackson (2009) menemukan bahwa ketika seseorang menilai risiko kriminalitas tinggi dan merasa memiliki tingkat kontrol yang rendah, tingkat kecemasan mereka juga akan meningkat. Tingkat kecemasan yang tinggi merupakan karakteristik yang dimiliki masyarakat perkotaan (McKenzie et al., 2013) dan kerentanan ini menjadi salah satu prediktor rendahnya perilaku prososial. Dalam penelitian ini, tingkat persepsi kontrol merupakan variabel prediktor dari prosocial risk takers. Semakin tinggi seseorang menilai kemampuannya mengendalikan situasi dan melindungi diri berarti semakin rendah kemungkinan ia mengalami

kecemasan dan semakin mungkin ia bertindak sebagai prosocial risk taker. Perbedaan serupa tidak ditemukan pada partisipan empathetic bystanders meskipun grafik 1 menunjukkan adanya kecenderungan penurunan. Karena ketiga kategori juga masih merupakan konstruk baru, tidak adanya perbedaan dapat disebabkan oleh kurangnya pengetahuan akan batasan dari empathetic bystanders dan indifferent bystanders. Hal ini ditunjukkan dari tidak adanya perbedaan signifikan antara empathetic bystanders dengan prosocial risk takers maupun dengan indifferent bystanders. Samarnya batasan ini salah satunya disebabkan oleh kelemahan dalam konstruksi alat ukur dalam membedakan keduanya. Menurut Do et al. (2017), hingga saat ini belum ada teknik yang terbaik untuk mengukur PSRT (Prosocial risk taking), dan beberapa paradigma pengukuran masih memiliki berbagai keterbatasan. Selain itu, Do juga menyebutkan dimensi PSRT bisa bersifat fleksibel sehingga batasan antar empathetic bystander dan indifferent bystander juga bisa melebur tergantung konteks. Karena letak perbedaan keduanya terdapat pada peran empati dan emosi, penekanan perbedaan keduanya dapat dilakukan dengan mengukur variabel emosional lain yang terkait. Selain itu, partisipan laki-laki dalam penelitian ini juga lebih banyak yang terkategori sebagai empathetic bystanders dibandingkan perempuan. Hal ini dapat dijadikan alasan mengapa tidak banyak perbedaan yang ditemukan pada kategori empathetic bystanders. Hasil uji hipotesis ketiga menunjukkan faktor representasi lingkungan juga tidak dapat memprediksi kecenderungan

prosocial risk taking. Meskipun tidak signifikan, hasil temuan mengindikasikan tingginya representasi lingkungan sebagai lingkungan yang tidak aman diikuti oleh kenaikan kemungkinan orang tersebut adalah empathetic bystander dibandingkan seorang prosocial risk taker. Representasi lingkungan muncul dari persepsi individu berdasarkan pengalaman pribadi masing-masing orang terkait suatu lingkungan spesifik, misalnya berdasarkan pengetahuan atau pengalaman langsung. Proses pengaruh sosial ini kemudian membentuk representasi lingkungan yang dimiliki individu (Carro et al., 2010). Oleh karenanya, untuk memahami pembentukan perilaku menolong dalam situasi riskan, tidak cukup hanya mempertimbangkan faktor pribadi individu seperti kontrol diri, tetapi juga faktor lingkungan. Hal ini sejalan dengan teori prososial yang mengasumsikan bukan hanya individu mempertimbangkan kemampuannya dalam memberikan pertolongan, tetapi juga mempertimbangkan harga materiil atau psikologis yang harus dibayarkannya ketika menolong (Bamberg et al., 2007). Dalam lingkungan yang dipersepsikan tidak aman, harga ini bisa jadi tinggi karena menyangkut keselamatan pribadi. Ketika harga yang harus dibayar tinggi, individu akan merasionalisasi situasi dengan menyangkal adanya tanggung jawab atau kebutuhan yang mendesak untuk menolong.

Adapun, nilai yang tidak signifikan pada pengujian hipotesis ini bisa dikarenakan partisipan penelitian yang sangat heterogen dan perbedaan karakteristik dari masing-masing stasiun yang dikunjungi masing-masing partisipan. Sampel yang heterogen memang lebih

sulit untuk digeneralisasi dan memiliki hasil yang tidak lepas dari bias (Jager et al., 2017).

Penulis kemudian mencoba menganalisis data dengan mengeliminasi responden dengan frekuensi penggunaan KRL hanya 1-2 kali dalam sebulan untuk mengatasi heterogenitas data. Analisis menunjukkan adanya perbedaan signifikan pada variabel representasi lingkungan. Hal ini mendukung teori yang menjelaskan bahwa representasi lingkungan berkaitan dengan pengalaman individu sebelumnya pada lingkungan terkait. Individu yang lebih sering menggunakan KRL akan lebih banyak memiliki pengalaman dan pengaruh sosial yang membentuk representasi dari lingkungan stasiun KRL. Selain itu berdasarkan grafik 1 kita dapat melihat adanya kemiripan pola antara variabel kontrol dan kepuasan. Kedua variabel ini sama-sama merupakan variabel yang menilai kemampuan pribadi dan perasaan pribadi dengan diri sendiri sebagai standar pengukuran. Variabel kontrol merupakan persepsi terhadap kemampuan pribadi dan kepuasan merupakan persepsi akan kepuasannya sebagai penduduk perkotaan. Sebaliknya dua variabel lain, ketidakamanan dan representasi merupakan variabel yang sangat kontekstual, atau dengan kata lain tergantung dengan lingkungan yang dipersepsikan oleh seseorang. Karena partisipan yang berasal dari berbagai stasiun yang berbeda, persepsi ketidakamanan dan representasi satu orang dengan yang lain bisa sangat berbeda. Keamanan suatu stasiun atau kereta bergantung pada kondisi multi-level dari suatu lingkungan perkotaan. Selain itu, kasus kriminal di lokasi transit perkotaan cenderung terjadi pada

wilayah geografis tertentu, pada waktu tertentu, dan bahkan pada demografis tertentu dan aspek sosioekonomis lainnya (Ceccato, 2014).

Limitasi

Penelitian ini tidak luput dari berbagai keterbatasan. Penelitian ini tidak berhasil menemukan hubungan yang signifikan pada tiga variabel prediktor persepsi ketidakamanan, representasi lingkungan dan kepuasan sebagai penduduk kota. Hal ini bisa disebabkan oleh variasi partisipan penelitian secara geografis terlalu luas. Beberapa variabel prediktor ini juga bergantung dengan wilayah stasiun yang sering dikunjungi partisipan. Selain asal stasiun, partisipan juga bervariasi dari usia, frekuensi dan waktu menggunakan kereta (tidak dikontrol dalam penelitian) sehingga dapat membatasi kemampuan generalisasi. Asimetris skala dengan jumlah aitem yang berbeda-beda tiap faktor juga dapat menjadi pertimbangan tidak signifikannya faktor-faktor tersebut (Valera & Guardia, 2014).

Selain itu, konsep prosocial risk taking merupakan konsep yang baru diproposisikan oleh Do, et al pada tahun 2017 dan belum banyak penelitian yang berusaha mengujikan konsep ini, khususnya dalam domain perilaku perkotaan. Penelitian tidak berhasil membedakan partisipan yang tergolong empathetic bystanders dan indifferent bystanders secara signifikan, meskipun perbedaan ditemukan dengan partisipan prosocial risk takers. Meski demikian, model pengukuran prosocial risk taking dalam bentuk multidimensional forced-choice dapat mengurangi social desirability yang selama ini menjadi permasalahan bagi penelitian-penelitian prososial. Multidimensional forced-choice dapat mengurangi pengaruh bias-

bias respon yang sering ditemui pada skala berbentuk rating atau likert (Brown & Bartram, 2009).

PENUTUP

Penelitian menemukan persepsi terhadap kemampuan kontrol dan melindungi diri sebagai variabel prediktor yang signifikan terhadap perilaku prosocial risk takers dan indifferent bystanders. Hasil ini mengindikasikan tingginya kemampuan kontrol diikuti dengan kemungkinan seseorang terkategori sebagai prosocial risk takers. Penelitian juga menambah daftar panjang penelitian-penelitian yang menemukan adanya perbedaan gender dalam tingkat persepsi kontrol.

Karena sifat temuan ini bersifat korelasional, penelitian selanjutnya dapat memperkuat temuan dengan menggunakan paradigma eksperimental. Limitasi terkait sifat variabel representasi lingkungan yang kontekstual dapat diatasi dengan melakukan penelitian spesifik terhadap satu lokasi atau dengan penelitian lapangan. Penelitian-penelitian selanjutnya dapat menjelaskan hubungan keduanya ditambah dengan variabel-variabel prediktor lainnya yang belum dikaji oleh penelitian ini.

Pemilihan konteks yang spesifik menjadikan penelitian ini dapat memberikan masukan untuk mempertimbangkan aspek psikologis dalam peningkatan layanan keamanan sesuai target, yaitu di lokasi transportasi umum. Karena topik ancaman dalam lingkungan bersifat multidimensional, penelitian selanjutnya dapat mengaitkan aspek psikologis dengan aspek lingkungan lain yang relevan agar menghasilkan temuan yang lebih komprehensif.

PUSTAKA ACUAN

- Andrews, M., & Gatersleben, B. (2010). Variations in perceptions of danger, fear and preference in a simulated natural environment. *Journal of Environmental Psychology, 30*(4), 473–481. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2010.04.001>
- Azwar, S. (2012). Penyusunan Skala Psikologi Edisi II. *Yogyakarta: Pustaka Pelajar*.
- Bamberg, S., Hunecke, M., & Blöbaum, A. (2007). Social context, personal norms and the use of public transportation: Two field studies. *Journal of Environmental Psychology, 27*(3), 190–203. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2007.04.001>
- Baron, R., Branscombe, N. R., & Byrne, D. (2012). *Social Psychology. 13th*. Boston.
- BBCIndonesia. (2019). Ribuan perempuan dilecehkan di transportasi umum, “saya harus selalu waspada setiap naik kereta dan bus.” *BBC.Com*.
- Bierhoff, H. W., & Rohmann, E. (2004). Altruistic personality in the context of the empathy-altruism hypothesis. *European Journal of Personality, 18*(4), 351–365. <https://doi.org/10.1002/per.523>
- Brantingham, P., & Brantingham, P. (1995). Criminality of place. *European Journal on Criminal Policy and Research, 3*(3), 5–26. <https://doi.org/10.1007/bf02242925>
- Brown, A., & Bartram, D. (2009). *Doing less but getting more: Improving forced-choice measures with IRT*.
- Buchecker, M., & Frick, J. (2020). The implications of urbanization for inhabitants’ relationship to their residential environment. *Sustainability (Switzerland), 12*(4), 1624. <https://doi.org/10.3390/su12041624>
- Carro, D., Valera, S., & Vidal, T. (2010). Perceived insecurity in the public space: Personal, social and environmental variables. *Quality and Quantity, 44*(2), 303–314. <https://doi.org/10.1007/s11135-008-9200-0>
- Ceccato, V. (2014). Safety on the move: Crime and perceived safety in transit environments. In *Security Journal* (Vol. 27, Issue 2, pp. 127–131). Springer. <https://doi.org/10.1057/sj.2014.11>
- Considine, J., Botti, M., & Thomas, S. (2005). Design, format, validity and reliability of multiple choice questions for use in nursing research and education. *Collegian (Royal College of Nursing, Australia), 12*(1), 19–24. [https://doi.org/10.1016/S1322-7696\(08\)60478-3](https://doi.org/10.1016/S1322-7696(08)60478-3)
- Darley, J. M., & Latane, B. (1968). Bystander Intervention in Emergencies: Diffusion of Responsibility. *Journal of Personality and Social Psychology, 8*(4 PART 1), 377–383. <https://doi.org/10.1037/h0025589>
- Do, K. T., Guassi Moreira, J. F., & Telzer, E. H. (2017). But is helping you worth the risk? Defining Prosocial Risk Taking in adolescence. *Developmental Cognitive Neuroscience, 25*, 260–271. <https://doi.org/10.1016/j.dcn.2016.11.008>
- Field, A. (2013). *Discovering statistics using IBM SPSS statistics*. sage.
- Foster, S., Knuiman, M., Wood, L., & Giles-Corti, B. (2013). Suburban neighbourhood design: Associations with fear of crime versus perceived crime risk. *Journal of Environmental Psychology, 36*, 112–117. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2013.07.015>
- Hampton, K. N. (2016). Why is Helping Behavior Declining in the United States But Not in Canada?: Ethnic Diversity, New Technologies, and Other Explanations. *City and*

- Community*, 15(4), 380–399.
<https://doi.org/10.1111/cico.12206>
- Hidayat, Q. (2017). Astaga! Niat Mau Menolong, Wanita Ini Malah Ditampar Ibu-Ibu di KRL. *Okezone.Com*.
- Jackson, J. (2009). A psychological perspective on vulnerability in the fear of crime. *Psychology, Crime and Law*, 15(4), 365–390.
<https://doi.org/10.1080/10683160802275797>
- Jager, J., Putnick, D. L., & Bornstein, M. H. (2017). Ii. More Than Just Convenient: the Scientific Merits of Homogeneous Convenience Samples. *Monographs of the Society for Research in Child Development*, 82(2), 13–30.
<https://doi.org/10.1111/mono.12296>
- Jiang, B., Mak, C. N. S., Larsen, L., & Zhong, H. (2017). Minimizing the gender difference in perceived safety: Comparing the effects of urban back alley interventions. *Journal of Environmental Psychology*, 51, 117–131.
<https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2017.03.012>
- Kennedy, L. W., Caplan, J. M., Piza, E. L., & Buccine-Schraeder, H. (2016). Vulnerability and Exposure to Crime: Applying Risk Terrain Modeling to the Study of Assault in Chicago. *Applied Spatial Analysis and Policy*, 9(4), 529–548.
<https://doi.org/10.1007/s12061-015-9165-z>
- Kim, S. K., & Kang, H. B. (2018). An analysis of fear of crime using multimodal measurement. *Biomedical Signal Processing and Control*, 41, 186–197.
<https://doi.org/10.1016/j.bspc.2017.12.003>
- Krueger, N., & Dickson, P. R. (1994). How Believing in Ourselves Increases Risk Taking: Perceived Self-Efficacy and Opportunity Recognition. *Decision Sciences*, 25(3), 385–400.
<https://doi.org/10.1111/j.1540-5915.1994.tb01849.x>
- McKenzie, K., Murray, A., & Booth, T. (2013). Do urban environments increase the risk of anxiety, depression and psychosis? An epidemiological study. *Journal of Affective Disorders*, 150(3), 1019–1024.
<https://doi.org/10.1016/j.jad.2013.05.032>
- Milgram, S. (1970). The experience of living in cities. *Science*, 167(3924), 1461–1468.
<https://doi.org/10.1126/science.167.3924.1461>
- Pane, R. S. (2018). *Perbedaan Perilaku Altruistik Remaja di Desa dan di Kota*.
- Rader, N. E. (2004). The threat of victimization: A theoretical reconceptualization of fear of crime. *Sociological Spectrum*, 24(6), 689–704.
<https://doi.org/10.1080/02732170490467936>
- Rahayu, Y. A. (2016). Kejahatan di KRL meningkat, pelecehan sesama jenis makin marak. *Merdeka.Com*.
- Romans, S., Cohen, M., & Forte, T. (2011). Rates of depression and anxiety in urban and rural Canada. *Social Psychiatry and Psychiatric Epidemiology*, 46(7), 567–575.
<https://doi.org/10.1007/s00127-010-0222-2>
- Statistik, B. P. (2019). *Statistik Kriminal 2019. Badan Pusat Statistik*.
- Valera, S., & Guàrdia, J. (2014). Perceived insecurity and fear of crime in a city with low-crime rates. *Journal of Environmental Psychology*, 38, 195–205.
<https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2014.02.002>
- van Rijswijk, L., Rooks, G., & Haans, A. (2016). Safety in the eye of the beholder: Individual susceptibility to safety-related characteristics of nocturnal urban scenes. *Journal of Environmental Psychology*, 45, 103–115.
<https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2015.11.006>