



Pengaruh Konformitas terhadap Perilaku Prososial Penumpang KRL Stasiun Bekasi pada Jam Sibuk

Putri Wulandari^{1*}, Andreas Corsini Widya Nugraha², Arfian³

¹⁻³Program Studi Psikologi, Universitas Bhayangkara Jakarta Raya, Indonesia

Email: 202210515007@mhs.ubharajaya.ac.id¹, andreas.corsini@dsn.ubharajaya.ac.id²,
arfian@dsn.ubharajaya.ac.id³

*Penulis Korespondensi: 202210515007@mhs.ubharajaya.ac.id

Abstract. *Passenger density on commuter trains during peak hours creates conditions that may influence individuals' social behavior. Although time pressure and crowded environments have the potential to reduce prosocial behavior, some passengers continue to demonstrate helping behaviors toward others. One factor that is assumed to contribute to the development of prosocial behavior is individuals' tendency to conform to the social norms prevailing in their surroundings. This study aimed to examine whether conformity influences the prosocial behavior of commuter train passengers at Bekasi Station during peak hours. A quantitative approach was employed using a simple linear regression design. The participants consisted of 113 commuter train passengers at Bekasi Station selected through purposive sampling. Data were collected using a conformity scale and a prosocial behavior scale and were subsequently analyzed using SPSS version 25. The regression analysis indicated that conformity had a positive and significant effect on prosocial behavior ($F = 12.387$; $p = 0.001$). The coefficient of determination ($R^2 = 0.100$) showed that conformity accounted for 10% of the variance in prosocial behavior. These findings suggest that higher levels of conformity to prevailing social norms are associated with a greater tendency to engage in prosocial behavior.*

Keywords: *Commuter Rail; Conformity; Prosocial Behavior; Public Transportation; Social Norms.*

Abstrak. *Kepadatan penumpang KRL pada jam sibuk menciptakan situasi yang dapat memengaruhi perilaku sosial individu. Meskipun tekanan waktu dan kondisi yang padat berpotensi menurunkan perilaku prososial, sebagian penumpang tetap menunjukkan tindakan membantu terhadap sesama. Salah satu faktor yang diperkirakan berkontribusi terhadap terbentuknya perilaku prososial adalah kecenderungan individu untuk menyesuaikan diri dengan norma sosial di lingkungannya. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui apakah konformitas memberikan pengaruh terhadap perilaku prososial penumpang KRL Stasiun Bekasi pada jam sibuk. Penelitian ini menerapkan metode kuantitatif yang dianalisis menggunakan model regresi linier sederhana. Partisipan penelitian berjumlah 113 penumpang KRL Stasiun Bekasi yang dipilih menggunakan teknik *purposive sampling*. Instrumen penelitian berupa skala konformitas dan skala perilaku prososial digunakan untuk memperoleh data, yang selanjutnya dianalisis dengan bantuan perangkat lunak SPSS versi 25. Analisis regresi mengindikasikan adanya pengaruh positif dan signifikan dari konformitas terhadap perilaku prososial ($F = 12,387$; $p = 0,001$). Hasil koefisien determinasi ($R^2 = 0,100$) mengindikasikan bahwa variabel konformitas mampu menjelaskan 10% variasi perilaku prososial. Hasil penelitian memperlihatkan adanya kecenderungan bahwa peningkatan tingkat konformitas terhadap norma sosial diikuti oleh meningkatnya perilaku prososial yang ditunjukkan individu.*

Kata Kunci: Konformitas; KRL Commuter Line; Norma Sosial; Perilaku Prososial; Transportasi Publik.

1. LATAR BELAKANG

Selama sepuluh tahun terakhir jumlah penduduk Indonesia semakin meningkat. Berdasarkan data resmi dari Kementerian dalam Negeri (Kemendagri) yang dipublikasikan oleh Dinas Kependudukan dan Catatan Sipil pada tahun 2025, jumlah penduduk di Indonesia mencapai 286.693.693 jiwa pada semester I tahun 2025. Angka tersebut meningkat sebesar sekitar 1,7 juta jiwa dibandingkan akhir tahun 2024. Peningkatan ini menimbulkan berbagai dampak, salah satunya adalah kemacetan terutama di perkotaan. Kemacetan di perkotaan sangat dipengaruhi oleh tingginya laju urbanisasi dengan faktor ekonomi sebagai pendorong

utama perpindahan dari desa ke kota, yang pada akhirnya meningkatkan kepadatan penduduk di wilayah perkotaan (Zaera & Soleman, 2024).

Pertambahan jumlah penduduk mengakibatkan meningkatnya volume kendaraan pribadi dan aktivitas perjalanan harian masyarakat (Putra, 2022), karena masyarakat di kota mengandalkan transportasi dalam memudahkan mobilisasi, terutama transportasi darat yang di mana sebagian besar aktivitas di wilayah perkotaan dilakukan di darat (Badan Pusat Statistik, 2011). Pertambahan kendaraan pribadi tanpa diimbangi dengan peningkatan infrastruktur jalan menyebabkan kemacetan yang parah di berbagai kota besar (Sitanggang & Saribanon, 2018). Kondisi ini mendorong pemerintah melalui Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, menganjurkan masyarakat beralih menggunakan transportasi umum massal untuk mengurangi kemacetan dan polusi udara.

Salah satu transportasi umum yang banyak diminati oleh masyarakat perkotaan adalah Kereta Rel Listrik (KRL) Commuter Line. KRL merupakan jenis kereta yang digerakkan sendiri tanpa menggunakan lokomotif terpisah dengan listrik sebagai sumber daya utama (INKA, 2025). Saat ini, layanan KRL berfokus pada beberapa kawasan utama seperti Jabodetabek (Jakarta-Bogor-Depok-Tangerang-Bekasi), serta di beberapa kota lain yaitu Solo dan Yogyakarta dengan PT. Kereta Commuter Indonesia sebagai pengelola. Berdasarkan data dari KAI Commuter, jumlah pengguna KRL Jabodetabek pada bulan Januari sampai Maret 2026 sebanyak 86.865.947 pengguna. Angka tersebut menggambarkan tingginya ketergantungan masyarakat terhadap KRL sebagai moda utama untuk beraktivitas harian, bekerja maupun sekolah. Kenyamanan fasilitas, tarif yang terjangkau, dan kemudahan akses menjadi alasan penumpang memilih KRL (Yulisa & Syahlani, 2025).

Stasiun di wilayah Jabodetabek yang tingkat kepadatan penumpang yang tinggi salah satunya adalah Stasiun Bekasi. Stasiun ini menjadi pusat pergerakan masyarakat Bekasi dan sekitarnya dalam melakukan perjalanan harian menuju Jakarta maupun wilayah lain. Data dari KAI Commuter menunjukkan tingginya aktivitas perjalanan di stasiun ini, tergambar dari volume pengguna harian yang mencapai 16.825 orang pada tanggal 10 Maret 2026. Dalam kondisi kepadatan yang tinggi tersebut, pengelolaan perilaku penumpang menjadi penting untuk menjaga kenyamanan dan keamanan bersama. KAI Commuter menetapkan sejumlah aturan dalam pengelolaan layanan untuk menjaga kenyamanan dan keamanan penumpang. Aturan tersebut antara lain memberikan tempat duduk prioritas kepada penumpang prioritas (ibu hamil, ibu membawa anak, lansia, dan disabilitas), mendahulukan penumpang yang akan turun sebelum naik, antri dengan tertib, tidak makan atau minum, tidak berbicara keras, dan

lain sebagainya. Aturan-aturan ini bertujuan untuk menciptakan lingkungan perjalanan yang aman, tertib, dan saling menghargai antar penumpang.

Meskipun aturan telah ditetapkan untuk menjaga kenyamanan dan keamanan, dalam praktiknya aturan tersebut tidak selalu terlaksana dengan baik, terutama pada jam sibuk. Jam sibuk ditandai oleh kepadatan penumpang yang tinggi serta tekanan waktu yang besar, sehingga sebagian penumpang cenderung lebih memprioritaskan kepentingan pribadi agar dapat segera mencapai tujuan. Tekanan waktu tersebut dapat mendorong individu untuk lebih fokus pada kebutuhan diri sendiri dan mengurangi pertimbangan terhadap lingkungan sekitar. Penelitian oleh Liu et al. (2023) juga menunjukkan bahwa tekanan waktu yang tinggi secara signifikan menurunkan kesediaan individu untuk mengorbankan sumber daya pribadi demi kenyamanan, serta menunjukkan kecenderungan penurunan dalam pengambilan keputusan prososial, meskipun tidak selalu signifikan secara statistik. Kondisi ini tercermin melalui perilaku berdesak-desakan dan berebut masuk ke dalam kereta.

Ferdiandi et al. (2024) menjelaskan bahwa pada jam sibuk masih banyak penumpang KRL yang melanggar aturan, yang berpotensi membahayakan keselamatan serta mengganggu kenyamanan dan keamanan penumpang lainnya. Namun, di tengah kondisi yang padat, penuh tekanan, dan kurang nyaman tersebut masih terdapat penumpang yang menunjukkan kepedulian terhadap orang lain. Beberapa penumpang tetap berinisiatif melakukan perilaku membantu, seperti memberikan tempat duduk kepada penumpang lain selain prioritas, membantu menaikkan barang, serta membantu korban tindak kejahatan. Pada pemberitaan di media massa menggambarkan adanya respons kolektif penumpang ketika terjadi tindakan kejahatan di dalam KRL, seperti penumpang yang turut mengejar pelaku pencopetan hingga membantu proses pengamanan oleh petugas di stasiun (Edwin, 2015), serta membantu melawan pelaku pelecehan hingga pelaku dapat diamankan oleh petugas (Quamila, 2023).

Yulianto & Permana (2021) dalam penelitiannya juga menunjukkan bahwa sebagian penumpang KRL masih memiliki perilaku membantu, meskipun itu hal kecil seperti memberikan tempat duduk kepada penumpang lain, meletakkan barang penumpang lain di rak bagasi, membawakan barang penumpang lain, menolong penumpang yang pingsan, membantu penumpang prioritas mencari tempat duduk dan membantu korban pencopetan. Hal ini juga diperkuat oleh hasil wawancara awal dengan tiga penumpang KRL, bahwa perilaku membantu masih dapat ditemukan dalam situasi perjalanan yang padat, meskipun tidak selalu muncul secara konsisten. Perilaku membantu cenderung dilakukan ketika penumpang merasa mampu secara fisik, kondisi perjalanan dianggap masih memungkinkan, atau jarak tujuan yang dekat. Di sisi lain, kelelahan, kondisi pribadi, serta pengaruh lingkungan sosial seperti sikap

penumpang lain yang tidak memberikan bantuan juga dapat menghambat munculnya perilaku membantu. Temuan ini menunjukkan bahwa perilaku prososial penumpang KRL pada jam sibuk bersifat situasional dan dipengaruhi oleh pertimbangan pribadi serta kondisi sosial di sekitarnya.

Perilaku membantu atau prososial didefinisikan oleh Caprara et al. (2005) sebagai sekumpulan tindakan yang dilakukan secara sukarela oleh individu dengan tujuan memberikan bantuan, perhatian, atau memberikan kenyamanan kepada orang lain. Penjelasan lain menurut Eisenberg & Mussen (1989) perilaku prososial merupakan tindakan membantu dengan sukarela atau memberikan manfaat bagi individu lain tanpa adanya paksaan. Perilaku prososial dapat didorong oleh motif altruisme, egoisme, hingga keduanya (Pfattheicher et al., 2022). Perilaku prososial tidak muncul begitu saja, ada beberapa faktor yang memengaruhi. Rahmawati (2022) menyebutkan terdapat dua faktor yang memengaruhi perilaku prososial yaitu faktor internal dan eksternal. Internal meliputi keuntungan diri sendiri, norma dan nilai pribadi, empati, pengalaman dan suasana hati, norma sosial, karakteristik kepribadian, religiusitas dan kemampuan yang dimiliki. Faktor eksternal meliputi budaya, kehadiran orang lain, pengorbanan yang dikeluarkan, kejelasan stimulus, hubungan dengan calon penolong, keluarga, karakteristik orang yang ditolong, kondisi lingkungan serta derajat kebutuhan.

Beberapa penelitian terdahulu telah menguatkan peran faktor-faktor tersebut dalam memengaruhi perilaku prososial. Penelitian yang dilakukan oleh Lutfiyah et al. (2025) menunjukkan bahwa empati memberikan pengaruh sebesar 13,1% terhadap perilaku prososial. Wenas et al. (2025) menemukan bahwa suasana hati berpengaruh sebesar 39,2% terhadap kecenderungan individu untuk berperilaku prososial. Temuan-temuan ini menunjukkan bahwa kondisi internal individu memiliki peran penting dalam mendorong munculnya perilaku prososial. Selain faktor internal seperti empati, norma sosial juga berperan dalam menentukan perilaku individu di ruang publik.

Norma sosial merupakan aturan tak tertulis yang menetapkan bagaimana seharusnya individu berperilaku dalam situasi tertentu (Baron et al., 2008). Lingkungan sosial yang padat seperti di KRL atau stasiun adalah tempat di mana norma ini bekerja secara aktif, ketika kehadiran orang lain dapat meningkatkan atau mengurangi kecenderungan seseorang untuk membantu (Nook et al., 2016). Dengan demikian, antar penumpang terjadi saling pengaruh dalam berperilaku prososial. Norma sosial ini bekerja melalui mekanisme psikologis yang dikenal sebagai konformitas. Ketika seseorang melihat perilaku tertentu yang dilakukan oleh sebagian besar orang di sekitarnya, individu cenderung menyesuaikan perilakunya agar selaras dengan lingkungan sosial tersebut (Taylor et al., 2006).

Baron & Byrne (2005) menjelaskan konformitas adalah suatu bentuk pengaruh sosial, di mana seseorang mengubah sikap dan tindakannya agar sesuai dengan norma sosial yang ada. Branscombe & Baron (2017) juga menjelaskan konformitas merujuk pada tekanan sosial yang mendorong individu untuk berperilaku sesuai dengan aturan atau norma sosial yang berlaku dalam suatu situasi tertentu. Cialdini & Goldstein (2004) memaparkan konformitas merupakan salah satu bentuk pengaruh sosial yang kuat, karena individu cenderung menyesuaikan diri dengan kelompok guna mendapatkan penerimaan sosial atau karena mempercayai perilaku kelompok tersebut benar dan akurat dengan mengikuti pendapat/tingkah laku orang lain saat situasi tidak pasti.

Tekanan sosial yang muncul melalui pandangan atau reaksi orang lain dapat memengaruhi seseorang untuk bertindak prososial maupun egois. Jika lingkungan sosial mendukung nilai empati dan kepedulian, konformitas dapat meningkatkan perilaku prososial karena tekanan sosial dapat memotivasi individu (Watipah & Pahrul, 2024). Tekanan sosial dalam hal ini dapat mendorong individu untuk mematuhi norma sosial dan menampilkan perilaku prososial, misalnya membantu penumpang menaikkan barang atau menjaga ketertiban. Ketika di KRL atau stasiun, penumpang yang melihat mayoritas melakukan tindakan membantu cenderung meniru tindakan tersebut karena ingin diterima secara sosial. Sebaliknya, jika mayoritas penumpang menunjukkan perilaku egois, individu cenderung mengikuti perilaku tersebut.

Pada penelitian terdahulu oleh Fajrih & Maryam (2024) menunjukkan ada korelasi positif antara konformitas dengan perilaku prososial pada mahasiswa. Hal ini dapat diartikan semakin tinggi konformitas seseorang, maka kecenderungan bertindak prososial juga semakin meningkat. Agnita & Selviana (2019) membuktikan bahwa konformitas memengaruhi perilaku prososial sebesar 45,9%. Dhari et al. (2022) juga membuktikan konformitas memengaruhi perilaku prososial dengan signifikan pada siswa kelas X SMA Laboratorium Universitas PGRI Semarang sebesar 11,6%. Meskipun penelitian tersebut telah membuktikan adanya hubungan dan pengaruh antara konformitas dan perilaku prososial, sebagian besar penelitian dilakukan dalam konteks lingkungan pendidikan yang homogen.

Berdasarkan uraian tersebut, penelitian ini bertujuan untuk menguji pengaruh konformitas terhadap perilaku prososial penumpang KRL Stasiun Bekasi pada jam sibuk. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi dalam memahami faktor sosial yang mendorong munculnya perilaku prososial di lingkungan transportasi publik.

2. KAJIAN TEORITIS

Perilaku prososial merupakan tindakan sukarela yang bertujuan memberikan manfaat atau bantuan kepada orang lain tanpa adanya paksaan (Eisenberg & Mussen, 1989). Caprara et al. (2005) mendefinisikan perilaku prososial sebagai serangkaian tindakan yang mencerminkan kepedulian terhadap kesejahteraan orang lain, seperti berbagi, membantu, memberikan perhatian, dan menunjukkan empati.

Munculnya perilaku prososial dipengaruhi oleh berbagai faktor internal maupun eksternal. Faktor internal meliputi empati, nilai pribadi, suasana hati, dan norma yang telah terinternalisasi dalam diri individu. Sementara itu, faktor eksternal meliputi budaya, karakteristik lingkungan, kehadiran orang lain, serta norma sosial yang berlaku dalam suatu kelompok atau masyarakat (Rahmawati, 2022). Di lingkungan transportasi publik yang padat seperti KRL, norma sosial menjadi salah satu faktor yang berpotensi memengaruhi kecenderungan individu untuk membantu sesama penumpang.

Konformitas merupakan bentuk pengaruh sosial yang mendorong individu menyesuaikan sikap, keyakinan, maupun perilakunya agar sesuai dengan norma atau harapan kelompok (Baron & Byrne, 2005). Myers (2012) menjelaskan bahwa konformitas terjadi ketika individu mengubah perilaku atau keyakinannya sebagai akibat dari tekanan sosial, baik yang nyata maupun yang hanya dipersepsikan. Penyesuaian tersebut dapat terjadi melalui pemenuhan (*compliance*), yaitu mengikuti perilaku kelompok tanpa sepenuhnya menyetujui, maupun penerimaan (*acceptance*), yaitu menerima dan meyakini bahwa perilaku kelompok merupakan tindakan yang benar.

Branscombe & Baron (2017) memaparkan konformitas dipengaruhi oleh berbagai faktor seperti kohesivitas kelompok, ukuran kelompok, status sosial, serta norma sosial. Dalam situasi sosial yang melibatkan banyak orang, individu cenderung menggunakan perilaku mayoritas sebagai acuan dalam menentukan tindakan yang dianggap tepat. Oleh karena itu, konformitas berperan penting dalam membentuk perilaku individu di lingkungan sosial yang padat dan heterogen.

Hubungan antara konformitas dan perilaku prososial dapat dijelaskan melalui peran norma sosial dalam mengarahkan perilaku individu. Norma sosial memberikan pedoman mengenai perilaku yang dianggap tepat dan dapat diterima dalam suatu lingkungan sosial. Ketika mayoritas anggota kelompok menunjukkan perilaku membantu dan peduli terhadap orang lain, individu cenderung menyesuaikan perilakunya dengan norma tersebut melalui proses konformitas.

Penelitian te Velde & Louis (2022) menunjukkan bahwa individu cenderung meniru perilaku yang dilakukan oleh mayoritas orang di sekitarnya, terutama ketika norma deskriptif terlihat jelas dalam suatu situasi sosial. Sementara itu, House (2018) menjelaskan bahwa norma sosial dapat menumbuhkan keyakinan bahwa perilaku prososial merupakan tindakan yang diharapkan oleh lingkungan sosial. Dengan demikian, individu yang menyesuaikan diri terhadap norma kelompok cenderung lebih terdorong untuk menampilkan perilaku prososial.

Temuan empiris juga mendukung adanya hubungan positif antara konformitas dan perilaku prososial. Fajrih & Maryam (2024) menemukan bahwa konformitas berkorelasi positif dengan perilaku prososial pada mahasiswa. Hasil serupa diperoleh Agnita & Selviana (2019) yang menunjukkan bahwa konformitas memberikan kontribusi terhadap perilaku prososial sebesar 45,9%. Selain itu, Dhari et al. (2022) menemukan bahwa konformitas berpengaruh signifikan terhadap perilaku prososial siswa sekolah menengah.

3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan desain regresi linier sederhana untuk menguji pengaruh konformitas terhadap perilaku prososial penumpang KRL Stasiun Bekasi pada jam sibuk. Variabel bebas dalam penelitian ini adalah konformitas, sedangkan variabel terikat adalah perilaku prososial.

Penelitian ini melibatkan 113 penumpang KRL Stasiun Bekasi yang ditentukan sebagai responden melalui teknik *purposive sampling*. Kriteria responden meliputi menggunakan KRL di Stasiun Bekasi pada jam sibuk (05.30–09.00 WIB atau 16.00–19.00 WIB), melakukan perjalanan minimal dua kali dalam seminggu, berusia di atas 15 tahun, dan tidak termasuk kategori penumpang prioritas.

Pengumpulan data dilakukan menggunakan dua instrumen psikologis yang masing-masing disusun dalam bentuk skala Likert empat tingkat. Perilaku prososial diukur menggunakan modifikasi skala *Prosocialness for Adults* yang dikembangkan oleh Caprara et al. (2005) dan diadaptasi ke dalam Bahasa Indonesia oleh Sefianmi et al. (2023), yang mencakup aspek *sharing*, *helping*, *care taking* dan *feel empathy*. Konformitas diukur menggunakan skala yang disusun berdasarkan teori Myers (2012), yang meliputi aspek *compliance* dan *acceptance*. Validitas instrumen diuji melalui *expert judgement*, sedangkan reliabilitas dianalisis menggunakan koefisien *Alpha Cronbach*. Seluruh data penelitian diolah dengan bantuan perangkat lunak SPSS versi 25. Sebelum pengujian hipotesis, dilakukan uji asumsi meliputi uji normalitas dan uji linearitas. Setelah seluruh asumsi terpenuhi, pengujian hipotesis dilakukan dengan menerapkan analisis regresi linier sederhana.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Penelitian ini melibatkan 113 penumpang KRL Stasiun Bekasi yang memenuhi kriteria penelitian, yaitu menggunakan KRL pada jam sibuk, melakukan perjalanan minimal dua kali dalam seminggu, berusia di atas 15 tahun dan tidak termasuk penumpang prioritas. Hasil kategorisasi menunjukkan bahwa 57,6% responden memiliki tingkat konformitas pada kategori sedang. Begitu pula pada variabel perilaku prososial, di mana 60,2% responden termasuk dalam kategori sedang.

Sebelum hipotesis diuji, menguji asumsi perlu dilakukan terlebih dahulu yang meliputi uji normalitas dan uji linearitas. Berdasarkan hasil uji Kolmogorov-Smirnov, diperoleh nilai signifikansi sebesar 0,200 ($p > 0,05$), yang menunjukkan bahwa data penelitian berdistribusi normal. Pengujian linearitas menghasilkan nilai *deviation from linearity* sebesar 0,123 ($p > 0,05$). Nilai tersebut menunjukkan bahwa hubungan antara variabel konformitas dan perilaku prososial memenuhi asumsi linearitas.

Tabel 1. Hasil Uji Asumsi.

Aspek Pengujian	Uji Normalitas	Uji Linearitas
Metode	Kolmogorov–Smirnov	Deviation from Linearity
Sig.	0.200	0.123
Keterangan	Uji asumsi terpenuhi	Uji asumsi terpenuhi

Hipotesis penelitian dianalisis menggunakan regresi linier sederhana untuk menguji apakah konformitas memengaruhi perilaku prososial penumpang KRL di Stasiun Bekasi selama jam sibuk. Berdasarkan hasil analisis regresi, konformitas terbukti memiliki pengaruh yang positif dan signifikan terhadap perilaku prososial ($p < 0,05$). Temuan tersebut mengindikasikan bahwa peningkatan tingkat konformitas pada penumpang diikuti oleh meningkatnya kecenderungan untuk menampilkan perilaku prososial ketika menggunakan KRL pada jam sibuk.

Tabel 2. Hasil Uji F.

Model	Sumber Variasi	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	647.700	1	647.700	12.387	0.001
	Residual	5803.910	111	52.287	–	–
	Total	6451.611	112	–	–	–

a. Variabel Dependen: Perilaku Prososial

b. Prediktor: (Constant), Konformitas

Nilai koefisien determinasi (R^2) sebesar 0,100 menunjukkan bahwa model memiliki kemampuan menjelaskan variasi sebesar 10%. Hasil tersebut mengindikasikan bahwa variabel konformitas mampu menjelaskan sekitar 10% variasi pada perilaku prososial.

Tabel 3. Hasil Model Summary.

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	0.317	0.100	0.092	7.231

a. Prediktor: (Constant), Konformitas.

Analisis penelitian membuktikan bahwa konformitas memiliki pengaruh positif yang signifikan terhadap perilaku prososial penumpang KRL di Stasiun Bekasi selama periode jam sibuk ($p = 0,001$). Koefisien determinasi sebesar $R^2 = 0,100$ mengindikasikan bahwa konformitas menjelaskan sekitar 10% variasi perilaku prososial, sedangkan sekitar 90% variasi perilaku prososial diperkirakan dipengaruhi oleh faktor-faktor lain yang tidak termasuk dalam penelitian ini. Temuan penelitian menunjukkan bahwa individu yang semakin menyesuaikan diri dengan norma sosial di lingkungan KRL cenderung lebih menunjukkan perilaku prososial.

Hasil kategorisasi memperlihatkan bahwa sebagian besar responden memiliki tingkat konformitas dan perilaku prososial pada kategori sedang. Hal ini menunjukkan bahwa penumpang KRL cenderung memperhatikan norma dan perilaku yang berlaku di lingkungan sekitarnya, namun tetap mempertimbangkan kondisi dan kepentingan pribadi dalam menentukan tindakan yang akan dilakukan.

Temuan penelitian ini sejalan dengan teori Myers (2012) yang menjelaskan bahwa konformitas merupakan perubahan perilaku atau keyakinan individu akibat pengaruh kelompok. Baron & Byrne (2005) juga menyatakan bahwa konformitas terjadi ketika individu menyesuaikan perilakunya dengan norma sosial yang berlaku. Dalam konteks KRL, norma sosial yang mendorong kepedulian dan saling membantu dapat meningkatkan kecenderungan penumpang untuk menunjukkan perilaku prososial. House (2018) menjelaskan bahwa norma sosial dapat membentuk keyakinan bahwa perilaku prososial merupakan tindakan yang diharapkan oleh lingkungan sosial.

Temuan dalam penelitian ini sejalan dengan berbagai penelitian sebelumnya yang melaporkan adanya hubungan positif antara konformitas dan perilaku prososial (Rahmawati & Kustanti, 2020; Purba & Hayati, 2023; Fajrih & Maryam, 2024). Temuan Dhari et al. (2022) yang menunjukkan kontribusi konformitas sebesar 11,6% terhadap perilaku prososial juga mendukung hasil penelitian ini yang menemukan kontribusi yang tidak jauh berbeda. Dengan demikian, konformitas dapat dipertimbangkan sebagai salah satu faktor yang berkontribusi terhadap munculnya perilaku prososial, meskipun bukan merupakan satu-satunya faktor yang memengaruhinya.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil penelitian, dapat disimpulkan bahwa konformitas memberikan pengaruh positif dan signifikan terhadap perilaku prososial pada penumpang KRL Stasiun Bekasi selama jam sibuk. Hasil tersebut mengindikasikan bahwa peningkatan tingkat konformitas terhadap norma sosial di lingkungan sekitar diikuti oleh meningkatnya kecenderungan individu untuk berperilaku prososial. Hasil penelitian juga memperlihatkan bahwa norma sosial yang berkembang secara positif, dapat mendorong individu untuk lebih peduli dan saling membantu di lingkungan transportasi publik.

Keterbatasan penelitian ini terletak pada ukuran sampel yang masih relatif kecil sehingga temuan yang diperoleh belum dapat mewakili seluruh populasi penumpang KRL. Penelitian berikutnya disarankan menggunakan jumlah responden yang lebih besar serta memasukkan variabel lain yang berpotensi memengaruhi perilaku prososial, seperti empati, suasana hati, religiositas, maupun tekanan waktu, sehingga diperoleh pemahaman yang lebih komprehensif mengenai perilaku prososial di lingkungan transportasi publik.

Bagi PT Kereta Commuter Indonesia (KCI), hasil penelitian ini dapat menjadi dasar untuk terus mendorong terbentuknya norma sosial yang positif melalui edukasi dan kampanye mengenai pentingnya sikap saling menghormati, membantu sesama penumpang, serta mematuhi aturan selama menggunakan KRL. Bagi penumpang, diharapkan dapat mempertahankan dan meningkatkan perilaku prososial dalam kehidupan sehari-hari, khususnya selama menggunakan transportasi publik.

DAFTAR REFERENSI

- Agnita, C., & Selviana, S. (2019). Pengaruh religiositas dan konformitas teman sebaya terhadap perilaku prososial mahasiswa yang mengikuti persekutuan. *Jurnal Psikologi Ulayat*. <https://doi.org/10.24854/jpu02019-231>
- Badan Pusat Statistik. (2011). *Statistik transportasi DKI Jakarta 2011*. Badan Pusat Statistik.
- Baron, R. A., Branscombe, N. R., & Byrne, D. (2008). *Social psychology* (12th ed.). Pearson Education.
- Baron, R. A., & Byrne, D. (2005). *Psikologi sosial* (10th ed.). Erlangga.
- Branscombe, N. R., & Baron, R. A. (2017). *Social psychology* (14th ed.). Pearson Education.
- Caprara, G. V., Steca, P., Zelli, A., & Capanna, C. (2005). A new scale for measuring adults' prosocialness. *European Journal of Psychological Assessment*, 21(2), 77–89. <https://doi.org/10.1027/1015-5759.21.2.77>
- Cialdini, R. B., & Goldstein, N. J. (2004). Social influence: Compliance and conformity. *Annual Review of Psychology*, 55(1), 591–621. <https://doi.org/10.1146/annurev.psych.55.090902.142015>

- Dhari, W., Kusdaryani, W., & Lestari, F. W. (2022). Pengaruh konformitas teman sebaya terhadap perilaku prososial siswa kelas X. *Empati: Jurnal Bimbingan dan Konseling*, 9(1), 44–55. <https://doi.org/10.26877/empati.v9i1.9998>
- Dinas Kependudukan dan Catatan Sipil Kabupaten Ogan Komering Ulu. (2025, September 7). *Kemendagri rilis jumlah penduduk Indonesia 286 juta jiwa, laki-laki lebih banyak dari perempuan*. <https://disdukcapil.okukab.go.id/kemendagri-rilis-jumlah-penduduk-indonesia-286-juta-jiwa-laki-laki-lebih-banyak-dari-perempuan/>
- Edwin, N. (2015, July 1). *Copet yang terjepit KRL di Stasiun Tanah Abang sempat dikejar penumpang*. Detik News.
- Eisenberg, N., & Mussen, P. H. (1989). *The roots of prosocial behavior in children*. Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/CBO9780511571121>
- Fajrih, A. S., & Maryam, E. W. (2024). Hubungan antara konformitas dengan perilaku prososial pada mahasiswa. *Pubmedia Journal of Islamic Psychology*, 1(2), 1–12. <https://doi.org/10.47134/islamicpsychology.v1i2.68>
- Ferdiandi, N. A., Nurwanda, A., & Anwar, A. N. R. (2024). Kualitas pelayanan publik transportasi kereta rel listrik di Stasiun Kota Bekasi. *Journal of Research and Development on Public Policy*, 3(2), 172–182. <https://doi.org/10.58684/jarvic.v3i2.149>
- House, B. R. (2018). How do social norms influence prosocial development? *Current Opinion in Psychology*, 20, 87–91. <https://doi.org/10.1016/j.copsyc.2017.08.011>
- INKA. (2025, June 20). *Kereta rel listrik*. <https://www.inka.co.id/produk/krl-kfw>
- KAI Commuter. (2025, July 10). *Layanan pelanggan*. <https://commuterline.id/layanan/layanan-pelanggan>
- KAI Commuter. (2026, April 17). *Meningkat 5,7%, Commuter Line Jabodetabek layani 86,8 juta pengguna pada Triwulan I 2026*. <https://kci.id/informasi-publik/berita/meningkat-5-7-commuter-line-jabodetabek-layani-86-8-juta-pengguna-pada-triwulan-i-2026-tetap-maksimalkan-layanan-pada-kebijakan-wfh-asn>
- Liu, Z., Zhao, H., Xu, Y., Liu, J., & Cui, F. (2023). Prosocial decision-making under time pressure: Behavioral and neural mechanisms. *Human Brain Mapping*, 44(17), 6090–6104. <https://doi.org/10.1002/hbm.26499>
- Lutfiyah, F., Sabirin, M., & Jamalie, Z. (2025). Pengaruh empati terhadap perilaku prososial pada mahasiswa perguruan tinggi Islam. *Jurnal Psikologi*, 2(4), 1–9. <https://doi.org/10.47134/pjp.v2i4.4285>
- Myers, D. G. (2012). *Psikologi sosial* (10th ed., Vol. 1). Salemba Humanika.
- Nook, E. C., Ong, D. C., Morelli, S. A., Mitchell, J. P., & Zaki, J. (2016). Prosocial conformity: Prosocial norms generalize across behavior and empathy. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 42(8), 1045–1062. <https://doi.org/10.1177/0146167216649932>
- Pfattheicher, S., Nielsen, Y. A., & Thielmann, I. (2022). Prosocial behavior and altruism: A review of concepts and definitions. *Current Opinion in Psychology*, 44, 124–129. <https://doi.org/10.1016/j.copsyc.2021.08.021>
- Purba, R. A. S., & Hayati, R. (2023). Hubungan konformitas dengan perilaku prososial siswa di SMP RK Deli Murni Delitua. *Invention: Journal Research and Education Studies*, 4(1), 36–44. <https://doi.org/10.51178/invention.v4i1.1170>

- Putra, W. (2022). Pengaruh jumlah penduduk dan panjang jalan terhadap pertumbuhan ekonomi melalui pertambahan jumlah kendaraan. *Prosiding Seminar Nasional Seminar Akademik Tahunan Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan*, 170–179.
- Quamila, N. (2023, July 18). *Kisah perempuan jadi korban pelecehan di KRL, berani melawan hingga pelaku diamankan petugas*. Beautynesia.
- Rahmawati, A., & Kustanti, E. R. (2020). Hubungan antara konformitas dengan perilaku prososial pada siswa SMP Ky Ageng Giri di Pondok Pesantren Girikesumo, Mranggen Demak. *Jurnal EMPATI*, 8(4), 678–683. <https://doi.org/10.14710/empati.2019.26533>
- Rahmawati, I. (2022). *Pengantar psikologi sosial*. Bumi Aksara.
- Sefianmi, D., Purnama, C. Y., & Setyadiredja, A. N. (2023). Adaptasi skala *Prosocialness for Adult* versi bahasa Indonesia. *Jurnal Psikologi*, 16(1), 63–74. <https://doi.org/10.35760/psi.2023.v16i1.7284>
- Sitanggang, R., & Saribanon, E. (2018). Faktor-faktor penyebab kemacetan di DKI Jakarta. *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi dan Logistik*, 4(3), 289–296. <https://doi.org/10.54324/j.mbtl.v4i3.823>
- Taylor, S. E., Peplau, L. A., & Sears, D. O. (2006). *Social psychology* (12th ed.). Pearson Prentice Hall.
- te Velde, V. L., & Louis, W. (2022). Conformity to descriptive norms. *Journal of Economic Behavior & Organization*, 200, 204–222. <https://doi.org/10.1016/j.jebo.2022.05.017>
- Watipah, Y. S., & Pahrul, Y. (2024). Peran konformitas teman sebaya dalam membentuk perilaku prososial remaja. *Journal on Teacher Education*, 6(2), 203–209. <https://doi.org/10.31004/jote.v6i2.40824>
- Wenas, V. S., Tiwa, T. M., & Kapahang, G. L. (2025). Pengaruh suasana hati terhadap perilaku prososial mahasiswa Program Studi Ilmu Administrasi Negara Universitas Negeri Manado. *Journal of Innovative and Creativity*, 5(3), 31541–31548. <https://joecy.org/index.php/joecy/article/view/4902>
- Yulianto, A., & Permana, J. M. S. (2021). Perbedaan perilaku memberikan tempat duduk antara penumpang perempuan dan laki-laki remaja di KRL Jabodetabek. *Sebatik*, 25(2), 673–679. <https://doi.org/10.46984/sebatik.v25i2.1652>
- Yulisa, D., & Syahlani, A. (2025). Analisis kepuasan penumpang KRL Commuter Line dengan metode Customer Satisfaction Index (CSI) pada pekerja di Glodok City Jakarta Barat. *Ulil Albab: Jurnal Ilmiah Multidisiplin*, 4(11), 2671–2689. <https://doi.org/10.56799/jim.v4i11.12133>
- Zaera, M. R. P., & Soleman, M. (2024). Faktor dan dampak dari peningkatan urbanisasi di DKI Jakarta pada tahun 2023. *Jurnal Wahana Bina Pemerintahan*, 6(1), 38–42. <https://doi.org/10.55745/jwbp.v6i1.167>