

## **BAB II. BAHAYA BERAKTIVITAS DI LINTASAN KERETA API**

### **II.1. Transportasi**

#### **II.1.1. Pengertian Transportasi**

Transportasi menjadi hal yang penting dan tidak bisa dipisahkan dengan kehidupan manusia, karena dengan adanya transportasi manusia bisa saling terhubung satu sama lain yang memiliki kebutuhannya masing-masing. Kegiatan dari suatu tempat ke tempat lain dengan tujuan memindahkan barang ataupun penumpang disebut transportasi. (Salim seperti dikutip Fatimah, 2019, h.3). Transportasi bisa dikatakan jika di tempat lain suatu objek lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu karena kegiatan memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain (Miro seperti dikutip Fatimah, 2019, h.4). Jika disimpulkan maka transportasi merupakan kegiatan yang memindahkan sebuah objek, barang, atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya. Kegiatan ini merupakan sebuah sarana untuk meningkatkan perkembangan suatu negara dalam banyak hal seperti meningkatkan pergerakan ekonomi, kesejahteraan manusia dan pembangunan pada suatu daerah.

#### **II.1.2. Fungsi Transportasi**

Dengan tersedianya transportasi di sebuah negara dapat menunjang perkembangan pada banyak sektor, seperti pada sektor pertanian, perdagangan, industri, pendidikan, pariwisata, kesehatan, dan lain-lain. Ekonomi suatu negara dapat berkembang dengan adanya transportasi karena dengan adanya pengangkutan dapat sebagai faktor penunjang dan perangsang pembangunan serta pemberi jasa (Nasution, 2004, h.19). Tersedianya transportasi menuju daerah-daerah produksi dapat meningkatkan nilai produksi kemudian hasil tersebut dapat dijual menuju perkotaan dan para produsen mendapatkan pendapatan yang meningkat. Dengan adanya transportasi para siswa/siswi dapat berangkat menuju tempat sekolahnya masing-masing sehingga setiap individu dapat meningkatkan kualitas diri dan bangsanya, karena yang menentukan maju/mundurnya suatu bangsa tergantung pada kualitas generasi mudanya.

### **II.1.3. Jenis-jenis Transportasi**

Kebutuhan akan jenis-jenis transportasi berbeda-beda setiap manusia, hal ini bergantung pada masalah yang dihadapi, contohnya seperti wilayah yang mengharuskan memakai kendaraan tertentu, biaya, waktu, dan lain-lain. Maka transportasi dapat dikategorikan sebagai berikut:

#### **II.1.3.1. Transportasi Air**

Transportasi yang beroperasi di air dapat dibagi menjadi 2, yaitu:

##### **- Transportasi Air Pedalaman**

Transportasi ini beroperasi di sungai, kanal atau danau menggunakan kapal, sampan, kano, dan *motorboat*. Tenaga geraknya memakai pendayung, BBM, layar, dan mesin disel (Kadir, 2006, h.123).

##### **- Transportasi Laut**

Beroperasi melalui laut, samudera, atau teluk menggunakan alat angkut kapal uap, perahu, dan kapal mesin. Tenaga geraknya menggunakan mesin uap, BBM, atau mesin disel (Kadir, 2006, h.123).

#### **II.1.3.2. Transportasi Udara**

Transportasi yang menggunakan udara atau ruang angkasa sebagai jalan, dengan pesawat sebagai kendaraannya dan BBM sebagai tenaga penggerakannya (Kadir, 2006, h.123). Pada transportasi udara memiliki tempat landasannya sendiri agar dapat lepas landas atau pun mendarat, tempat tersebut adalah bandar udara (Bandara).

#### **II.1.3.3. Transportasi Darat**

Transportasi darat dikategorikan menjadi 2:

##### **- Transportasi Jalan Raya**

Jalan setapak, jalan aspal, jalan tanah, atau jalan kerikil menjadi jalan yang digunakan oleh transportasi jalan raya, alat transportasinya berupa kendaraan bermotor, delman, bus, truk, sepeda, dan becak. Tenaga penggerakannya adalah

tenaga binatang, BBM, mesin disel, listrik, tenaga manusia, dan tenaga uap (Kadir, 2006, h.123).

#### - Transportasi Jalan Rel

Pada umumnya transportasi jalan rel ini digunakan oleh kereta api yang berupa lokomotif, kereta penumpang dan gerbong. Rel yang digunakan merupakan jalan rel yang terbuat dari baja, baik 2 rel yang disejajarkan maupun monorel (Kadir, 2006, h.123).

## **II.2. Kereta Api**

### **II.2.1. Pengertian Kereta Api dan Perkembangannya**

Kereta api adalah sebuah sarana transportasi yang berjalan di atas rel, terdiri dari beberapa serangkaian gerbong dengan menggunakan tenaga gerak lokomotif. Berkembangnya kereta api merupakan usaha untuk meningkatkan kualitas pelayanan agar dapat mengangkut kapasitas yang lebih banyak, waktu yang lebih cepat, dan keawetan pada sarana dan prasarannya. Pada tahun 1630 di Inggris, dengan adanya pengangkutan batubara menjadi permulaan ditemukannya jalan rel (Utomo, 2009, h.5).

Dahulu manusia menggunakan kereta bertenaga hewan yaitu kuda untuk mengangkut hasil penambangan batubara, ternyata penggunaan kereta bertenaga kuda terdapat beberapa masalah yang dihadapi. Jalan yang dilalui kereta menjadi cepat rusak dan kapasitas yang terbatas saat mengangkut hasil tambang menjadi masalah utama pada kereta bertenaga hewan. Dengan masalah yang dihadapi, akhirnya pada saat itu ditemukan solusi untuk dipasangkan balok kayu yang membujur, diharapkan dapat memberikan bantalan jalan yang lebih kuat dan kapasitas produksi batubara meningkat. Ternyata hal tersebut masih menemukan masalah, bantalan jalan yang terbuat dari kayu cepat rusak dikarenakan cuaca dan beban angkut kereta.

Bantalan jalan kayu yang rusak diganti dengan menggunakan besi pada bagian atas kayu sehingga bantalannya lebih kuat, perkembangan terus berlanjut akhirnya

kayu yang digunakan sebagai bantalan jalan diganti sepenuhnya menggunakan besi. Ternyata masih ada masalah yang lain dihadapi, roda biasa yang digunakan masih sering keluar dari jalur. Untuk menghindari dari hal tersebut, maka roda kereta diberi flens (*flange*) yang akibatnya kendaraan ini tidak dapat digunakan pada jalan raya biasa sehingga terlihat perbedaan antara jalan raya dengan jalan rel kereta, penemuan ini terjadi pada tahun 1789.



Gambar II.1 Kereta Api Tenaga Uap

Sumber:

<https://i.pinimg.com/originals/ca/48/24/ca4824dbfe355254031ae5842c8ae6b9.jpg>

Seiring berkembangnya zaman, pada abad ke-18 kereta api mulai dijalankan dengan kendaraan mesin uap. Stephenson pada tahun 1829 melanjutkan perkembangan mesin uap dari Trevithick yang merupakan pencipta mesin tersebut pada tahun 1804 (Kusumawardhani, 2017, h.2). Pada zaman itu, kereta api dinilai cukup efektif dalam memuat penumpang dan barang yang banyak, selain itu kereta api dapat menempuh jarak yang jauh dengan waktu yang tepat karena sudah ditentukan dan tidak terganggu oleh cuaca sehingga sampai ke tempat tujuan dengan aman dan selamat.

### II.2.2. Rel Kereta Api

Sudah semestinya kereta api dibelahan dunia berjalan di atas 2 batang rel yang sejajar diletakkan di atas balok-balok melintang, balok-balok yang melintang itu

biasa disebut dengan bantalan. Rel kereta sengaja diberi tambatan pada bantalannya, hal ini untuk menjaga supaya rel tetap pada kedudukannya. Sehingga susunan dan struktur rel-bantalan-penambat rel menjadi suatu rangka yang kokoh” (Utomo, 2009, h.15). Seiring berkembangnya zaman, transportasi kereta api berkembang dengan diciptakannya alat transportasi *monorail*. Rel yang digunakan pada alat transportasi ini hanya memiliki 1 rel saja, yang berbeda dengan kereta api pada umumnya.

### **II.2.3. Kondisi Perlintasan Kereta Api di Jawa Barat**

Perlintasan kereta api sudah semestinya steril dari kegiatan atau aktivitas masyarakat di sekitarnya, karena jika ada suatu aktivitas di perlintasan akan mengancam keselamatan nyawa orang tersebut. Selain itu peraturan dilarangnya beraktivitas di perlintasan kereta api juga sudah dicatat dalam Undang-Undang yang berlaku di Indonesia, jika melihat pada “Pasal 181 ayat (1) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Walaupun segala upaya sudah dilakukan tetapi masih saja ada segelintir masyarakat tetap beraktivitas di perlintasan kereta api. Seperti yang dilakukan oleh sebagian masyarakat Cirebon yang tinggal disekitar perlintasan kereta api dengan membuang sampah di pinggir perlintasan kereta api lalu ketika sampah ini sudah menumpuk biasanya warga akan membakar sampah tersebut (Ispranoto, 2017).

Selain itu ada segelintir warga di kota Banjar yang melakukan aktivitas *ngabuburit* menghabiskan waktu untuk berbuka pada bulan ramadhan di perlintasan kereta api, tentu saja hal ini sangat berbahaya bagi keselamatannya dan juga melanggar Undang-Undang yang berlaku (Artiyanto, Nurdiyanto, 2021). Adapula seorang anak di Purwakarta yang ingin mengambil bola yang terlempar ke perlintasan kereta api tewas tersambar kereta api (Luthfan, 2021).

### **II.3. Bahaya**

Dalam kehidupan sehari-hari manusia selalu dibayangi oleh bahaya, baik dalam bentuk celaka, ancaman, bencana, resiko, dan lain-lain. Bahaya adalah suatu fenomena alam ataupun buatan yang potensinya dapat mengancam dalam

kehidupan manusia, serta kerugian yang didapat karena bencana meliputi harta, benda, nyawa, dan kerusakan lingkungan. Adanya bahaya dapat menjelaskan kondisi secara geografis, lokasi intensitas, kemungkinan terjadi bencana (Triwidiyanto seperti dikutip Nurliyanti, Kumalawati, Adyatma, 2017, h.42).

#### **II.4. Bermain**

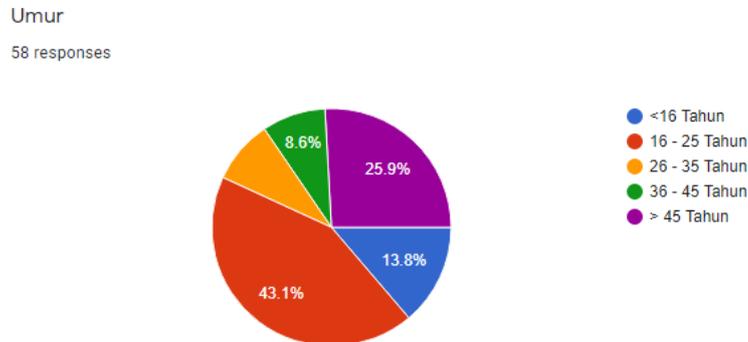
Manusia merupakan makhluk bermain, karena bermain merupakan hal yang menyenangkan, serta dapat menjadi salah satu metode yang diterapkan pada masa pembelajaran anak-anak. Agar tidak kaku dan bosan ketika belajar maka belajar sambil bermain merupakan hal yang tepat bagi anak karena belajar sambil bermain merupakan suatu hal yang menyenangkan bagi anak-anak. Potensi dalam diri anak akan berkembang baik fisik, mental, intelektual, atau pun spiritual, dengan belajar sambil bermain anak-anak dapat mengeksplor hal-hal baru yang tidak dapat ditemukan dalam pembelajaran biasa, anak-anak akan memilih aktivitasnya sendiri karena bermain merupakan hal yang menyenangkan baginya bukan karena diberi hadiah atau pujian (Semiawan seperti dikutip Zaini, 2015, h.120).

#### **II.5. Kuesioner**

Kuesioner telah disebar meliputi wilayah pintu perlintasan kereta api Ciroyom sampai pintu perlintasan kereta api Andir, terdapat 58 responden yang terlibat dalam perancangan ini. Pada saat berada di lapang terdapat lebih banyak masyarakat yang berumur 16-25 tahun yang berarti remaja akhir dibandingkan anak-anak, hal itu ditemukan pada hasil observasi dan kuisisioner yang telah disebar disepanjang perlintasan kereta api antara pintu perlintasan kereta api Ciroyom sampai pintu perlintasan kereta api Andir.

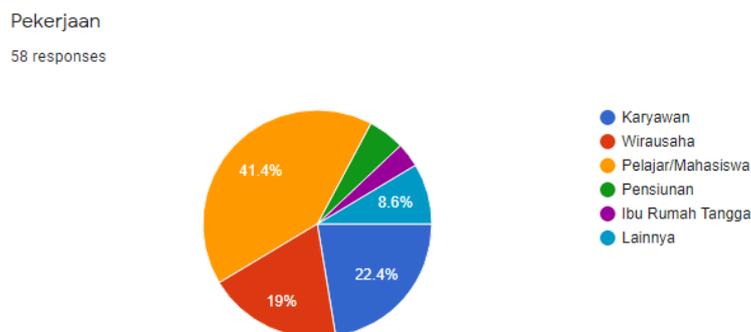
Umur dari responden cukup beragam, mulai dari anak-anak hingga orang tua. Pembagian umur dibagi menjadi 5 kelompok umur, pada umur kurang dari 16 tahun terdapat 13.8% atau 8 orang responden. Pada umur 16-25 tahun terdapat 43.1% atau 25 orang responden. Pada umur 26-35 tahun terdapat 8.6% atau 5

orang responden. Pada umur 36-45 tahun terdapat 8.6% atau 5 orang responden dan pada umur lebih dari 46 tahun terdapat 25.9% atau 15 orang responden.



Gambar II.2 Grafik Umur  
Sumber: Data Pribadi

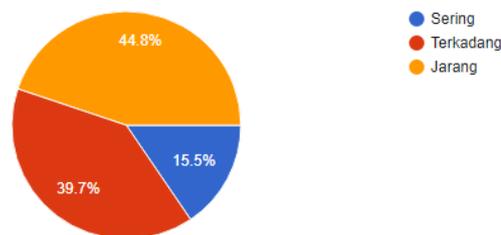
Profesi responden cukup beragam, tetapi pada pertanyaan ini hanya dibagi menjadi 6 bagian. Pada profesi karyawan terdapat 22.4% atau 13 responden. Wirausaha terdapat 19% atau 11 responden. Pada pelajar/mahasiswa merupakan kelompok profesi terbanyak pada kuisioner ini, yaitu 41.4% atau 24 responden. Pensiunan terdapat 5.2% atau 3 responden. Ibu rumah tangga menjadi yang tersedikit yaitu 3.4% atau 2 responden dan berbagai profesi lainnya yang tidak disebut sebesar 8.6% atau 5 responden.



Gambar II.3 Grafik Pekerjaan  
Sumber: Data Pribadi

Selanjutnya, untuk mengetahui seberapa sering masyarakat di sekitar perlintasan kereta api menyebrang sembarangan, bermain, dan berada diperlintasan kereta api berikut adalah data yang sudah diperoleh. Dari 58 responden terdapat 15.5% atau 9 responden sering menyebrang sembarangan, bermain, dan berada diperlintasan kereta api. 39.7% atau 23 responden terkadang berada diperlintasan kereta api dan 44.8% atau 26 responden jarang menyebrang sembarangan, bermain, dan berada diperlintasan kereta api.

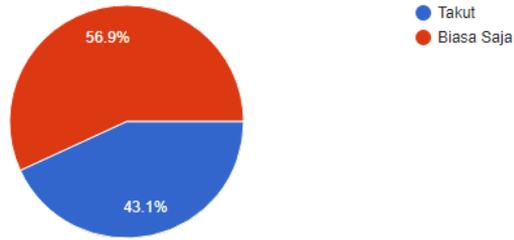
Seberapa sering anda menyebrang sembarangan, bermain, dan berada diperlintasan kereta api?  
58 responses



Gambar II.4 Grafik Frekuensi Seberapa Sering Berada di Perlintasan Kereta Api?  
Sumber: Data Pribadi

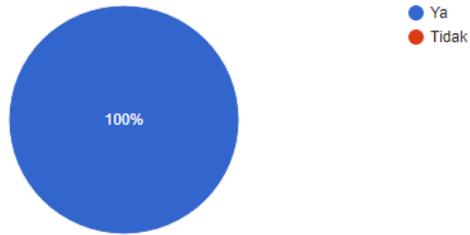
Pada saat berada diperlintasan kereta api sewajarnya manusia akan merasa takut dan berhati-hati, maka pertanyaan selanjutnya mengenai perasaan saat responden akan menyebrang sembarangan, bermain, dan berada diperlintasan kereta api. Hasilnya dari 58 responden terdapat 43.1% atau 25 responden yang merasa takut saat menyebrang sembarangan, bermain, dan berada diperlintasan kereta api. 56.9% atau 33 responden merasa biasa saja, hal ini bisa saja terjadi karena dari 56.9% responden ini sudah biasa untuk menyebrang sembarangan, bermain, dan berada diperlintasan kereta api. Padahal dari semua responden, menyadari bahaya ketika akan menyebrang, bermain, dan berada diperlintasan kereta api.

Perasaan anda saat akan melintas, bermain, berada di perlintasan kereta api?  
58 responses



Gambar II.5 Grafik Perasaan Saat Berada Diperlintasan Kereta Api?  
Sumber: Data Pribadi

Apakah anda sadar tentang bahayanya menyebrang sembarangan atau bermain diperlintasan kereta api?  
58 responses

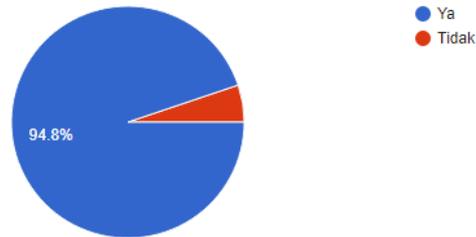


Gambar II.6 Grafik Kesadaran Tentang Bahayanya Berada di Perlintasan Kereta Api?  
Sumber: Data Pribadi

Pada pertanyaan ini untuk mengetahui pengetahuan masyarakat tentang boleh atau tidaknya untuk menyebrang, bermain, dan berada diperlintasan kereta api. Hasilnya dari 58 responden 94.8% atau 55 responden mengetahui tidak boleh menyebrang, bermain, dan berada diperlintasan kereta api. 5.2% atau 3 responden tidak mengetahui hal tersebut, ini terjadi karena responden yang menjawab masih berusia anak-anak.

Apakah anda mengetahui jika menyebrang sembarangan, bermain, atau berada di perlintasan kereta api tidak diperbolehkan?

58 responses



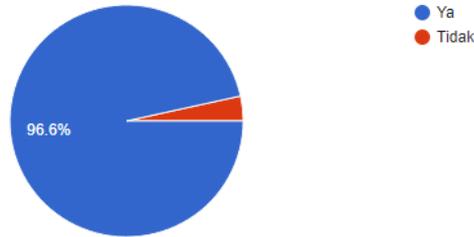
Gambar II.7 Grafik Pengetahuan Jika Berada di perlintasan kereta api tidak diperbolehkan?

Sumber: Data Pribadi

Selanjutnya, untuk mengetahui apakah responden yang menyebrang, bermain, dan berada diperlintasan kereta api pernah melihat atau mendengar kecelakaan yang disebabkan berada di jalur kereta api. Pertanyaan ini juga menyambung dengan pertanyaan selanjutnya karena perancang ingin mengetahui alasan mengapa responden masih beraktivitas diperlintasan kereta api, sedangkan para responden pernah melihat atau mendengar kecelakaan yang disebabkan berada di jalur kereta api. Hasilnya, 96.6% atau 56 responden pernah melihat atau mendengar kecelakaan, sedangkan 3.4% atau 2 responden tidak pernah, hal ini terjadi sama seperti pertanyaan sebelumnya karena responden masih berusia anak-anak.

Apakah anda pernah melihat atau mendengar kecelakaan yang disebabkan melintas, bermain atau berada diperlintasan kereta api?

58 responses



Gambar II.8 Grafik Pengetahuan Dampak Ketika Berada di Perlintasan Kereta Api?

Sumber: Data Pribadi

Alasan responden untuk beraktivitas diperlintasan kereta api ini cukup beragam, dari ke semua jawaban responden rata-rata menjawab karena akses jalan untuk menyebrang sudah tersedia. Sehingga jalan tersebut sering dipakai serta akses tersebut menjadi jalan yang tercepat dan terdekat. Selain itu banyak juga responden menjawab salah satu akses jalan untuk menyebrang melewati perlintasan kereta api ini dekat dengan pasar, sehingga setiap pagi responden yang ingin pergi ke pasar membeli kebutuhan pokok melewati jalan yang sudah tersedia ini.



Gambar II.9 Akses Jalan Dekat Pasar

Sumber: Data Pribadi

Ada juga yang menjawab sedang terburu-buru untuk berangkat kerja atau pergi ke tempat usahanya. Untuk responden yang sedang bermain atau berada di perlintasan kereta api juga ada, mereka beralasan nongkrong di perlintasan kereta api hanya mengikuti temannya saja dan ada anak-anak yang hanya bermain diperlintasan kereta api ketika musim layang-layang saja. Ada yang menyebrang untuk pergi ke masjid, adapula anak yang mengikuti orang tuanya untuk menyebrang perlintasan kereta api.

Selanjutnya untuk pertanyaan “apakah sudah pernah diberitahu oleh orang tua tentang bahaya perlintasan kereta api?” dari 58 responden, 75.9% atau 44 responden menjawab pernah. Sedangkan 24.1% atau 14 responden menjawab tidak, ini terjadi karena responden yang menjawab tidak merupakan responden yang usianya sudah lebih dari 46 tahun.



Gambar II.10 Grafik Pernah Diberitahu Oleh Orang Tua Anda Tentang Bahayanya Berada Diperlintasan Kereta Api?

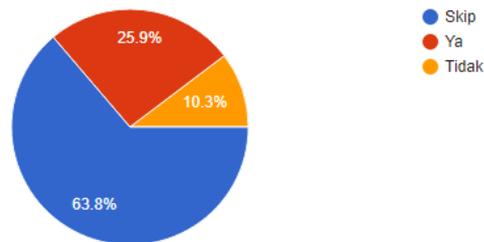
Sumber: Data Pribadi

Pada 3 pertanyaan selanjutnya merupakan pertanyaan yang diperuntukan untuk orang tua yang sudah mempunyai anak, karena perancang ingin mengetahui bagaimana respon orang tua jika anaknya bermain atau menyebrang di perlintasan kereta api. Serta apakah orang tua tersebut sudah memberi edukasi terhadap anaknya tentang bahaya bermain atau menyebrang di perlintasan kereta api. Hasilnya, dari 58 responden terdapat 21 responden yang sudah memiliki anak dan

dari 21 responden tersebut 15 diantaranya pernah melihat anaknya bermain atau menyebrang di perlintasan kereta api, sisanya yaitu 6 responden tidak pernah melihat anaknya bermain atau menyebrang di perlintasan kereta api.

(Pertanyaan khusus bagi yang mempunyai anak) Pernahkah melihat anak anda bermain diperlintasan kereta api?

58 responses

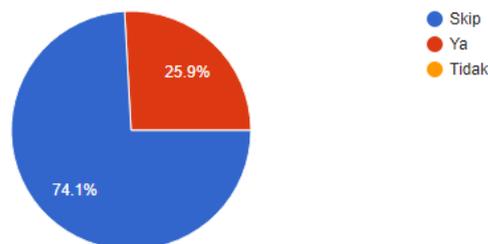


Gambar II.11 Grafik Orang Tua Pernah Melihat Anaknya Berada Diperlintasan Kereta Api?

Sumber: Data Pribadi

(Pertanyaan khusus bagi yang mempunyai anak) Jika ya, apakah anda menegur anak anda agar tidak bermain diperlintasan kereta api?

58 responses



Gambar II.12 Grafik Orang Tua Menegur Anaknya Agar Tidak Beada Diperlintasan Kereta Api?

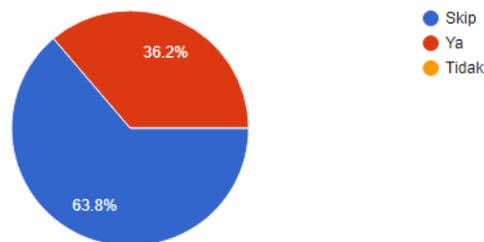
Sumber: Data Pribadi

Respon dari orang tua yang pernah melihat anaknya bermain atau menyebrang di perlintasan kereta api tentu saja semuanya akan menegur, hal ini berdasar pada data yang sudah diperoleh. Dari kesemua responden orang tua yang sudah

mempunyai anak, sudah pernah memberitahu anaknya agar tidak bermain atau menyebrang di perlintasan kereta api, karena berbahaya bagi keselamatannya.

(Pertanyaan khusus bagi yang mempunyai anak) Apakah anda pernah memberi tahu anak anda tentang bahaya bermain diperlintasan kereta api?

58 responses

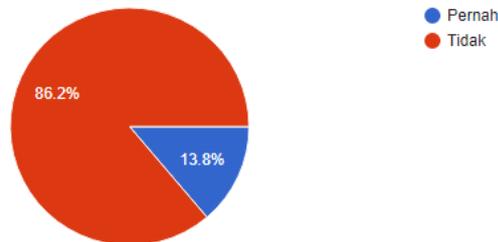


Gambar II.13 Orang Tua Pernah Memberi Tahu Anaknya Tentang Bahaya Berada Diperlintasan Kereta Api?  
Sumber: Data Pribadi

Tentu saja perlintasan kereta api memiliki aturan yang sudah dibuat oleh pemerintah, hal ini bertujuan untuk meminimalisir angka kecelakaan diperlintasan kereta api. Maka perancang mengajukan pertanyaan terkait pengetahuan responden terhadap Undang-Undang yang berlaku, hasilnya hanya 13.8% atau 8 responden yang pernah mendengar atau mengetahui Undang-Undang yang berlaku, sedangkan 86.2% atau 50 responden lainnya tidak pernah. Beberapa kemungkinan bisa menjadi penyebab mengapa banyak responden yang tidak mengetahui Undang-Undang yang berlaku tersebut, seperti kurangnya sosialisasi dari perusahaan terkait, kurang pedulinya masyarakat akan Undang-Undang tersebut, dan lain-lain. Tetapi dari 13.8% atau 8 responden yang pernah mendengar atau mengetahui Undang-Undang yang berlaku, mereka hanya mendengar ada Undang-Undang tersebut tetapi tidak tahu persis isi Undang-Undangnya. Hal ini berdasar data yang diperoleh pada kuisisioner di bawah ini.

Apakah anda pernah mendengar atau mengetahui ada Undang-Undang yang berlaku yang melarang berada diperlintasan kereta api?

58 responses

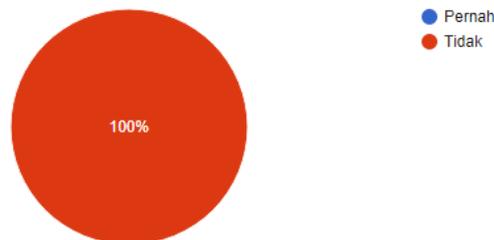


Gambar II.14 Grafik Pernah Mendengar Atau Mengetahui Ada Undang-Undang Yang Berlaku Yang Melarang Berada Diperlintasan Kereta Api?

Sumber: Data Pribadi

Apakah anda pernah mengetahui "Pasal 181 ayat (1) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, menjelaskan bahwa setiap orang dilarang: a. Berada di ruang manfaat jalur kereta api, b. Menyeret, menggerakkan, meletakkan, atau memindahkan barang di atas rel atau melintasi jalur kereta api; atau c. Menggunakan jalur kereta api untuk kepentingan lain, selain untuk angkutan kereta api"?

58 responses



Gambar II.15 Grafik Pengetahuan tentang "Pasal 181 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian?"

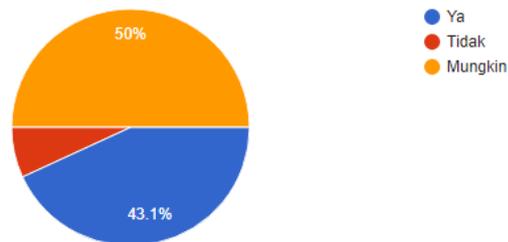
Sumber: Data Pribadi

Pada pertanyaan sebelumnya, perancang memberi tahu isi dari Undang-Undang tentang Perkeretaapian ini dan ingin mengetahui apakah setelah mendengar Undang-Undang tersebut para responden akan mematuhi yang telah ditulis pada Undang-Undang itu. Hasilnya 50% dari 58 responden yaitu 29 responden menjawab mungkin akan menaati Undang-Undang tersebut, hal ini berarti responden masih ragu-ragu dengan keputusannya. Suatu saat para responden ini akan tetap menyebrang sembarangan, bermain, atau berada di perlintasan kereta

api. Sedangkan 43.1% atau 25 responden menjawab akan tetap melewati perlintasan kereta api, kemungkinan hal ini terjadi karena belum adanya tindakan tegas dari perusahaan terkait terhadap masyarakat yang menyebrang sembarangan, bermain, atau berada di perlintasan kereta api. Kurangnya sosialisasi terhadap bahayanya menyebrang sembarangan, bermain, atau berada di perlintasan kereta api membuat masih banyak masyarakat melakukan kegiatan tersebut. Dan terakhir, 6.9% atau 4 responden menjawab tidak, tetapi responden yang menjawab tidak ini di dominasi oleh responden yang berusia anak-anak.

Setelah mengetahui Undang-Undang tersebut apakah anda masih akan tetap melintas sembarangan atau bermain diperlintasan kereta api?

58 responses

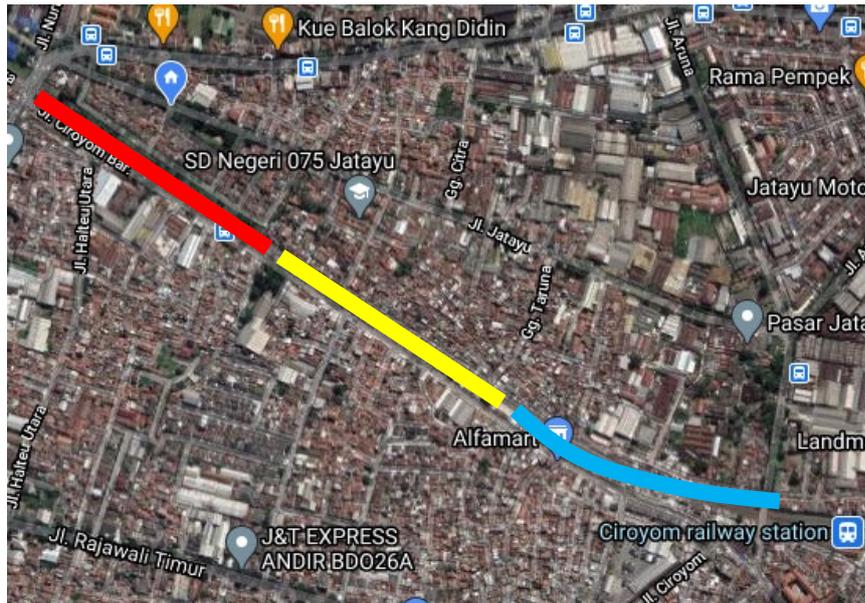


Gambar II.16 Grafik Setelah Mengetahui Undang-Undang tersebut Apakah Akan Beraktivitas Diperlintasan Kereta Api?

Sumber: Data Pribadi

## II.6. Observasi Lapangan

Pada observasi lapangan ini dibagi menjadi 3 zona, yaitu zona 1 merupakan daerah dekat pintu kereta api Ciroyom yang pada gambar berwarna biru. Zona 2 merupakan daerah tengah antara pintu kereta api Ciroyom dan pintu kereta api Andir yang berwarna kuning pada gambar. Terakhir zona 3 merupakan daerah dekat pintu kereta api Andir yang berwarna merah pada gambar.



Gambar II.17 Pembagian Daerah Observasi  
 Sumber: Google Maps

Metode dalam mengumpulkan data dipilih dengan cara mengamati masyarakat yang menyebrang sembarangan, bermain, atau berada diperlintasan kereta api selama 1 jam. Dengan waktu yang berbeda yaitu jam 07.00-08.00 WIB, 12.00-13.00 WIB, dan 16.00-17.00 WIB dan di bagi 3 bagian zona seperti di gambar atas.

- Zona Biru (dekat dengan pintu kereta api Ciroyom)

Tabel II.1 Tabel Observasi Zona Biru  
 Sumber: Data Pribadi

	07.00-08.00	12.00-13.00	16.00-17.00
Menyebrang	57 orang	42 orang	48 orang
Jalan	17 orang	11 orang	19 orang
Bermain	3 orang	5 orang	8 orang

Dari hasil pengamatan selama 1 jam di zona biru, masyarakat yang menyebrang sembarangan di pagi hari terlihat menjadi jumlah terbanyak dan ada 17 orang yang berjalan di jalur perlintasan kereta api. Hal ini wajar terjadi karena di dekat daerah zona biru terdapat pasar Ciroyom yang merupakan salah satu pasar besar

di Bandung yang setiap saat terjadi transaksi jual beli. Masyarakat cenderung membeli bahan pokok untuk kebutuhan sehari-harinya di pasar pada waktu pagi hari, hal ini yang menjadi penyebab banyaknya masyarakat yang menyebrang dan berjalan di jalur perlintasan kereta api, dengan alasan untuk pergi ke pasar atau berangkat kerja pada pagi hari. Selanjutnya, ada 3 orang anak yang sedang bermain di perlintasan kereta api pada pagi hari, jumlahnya yang sedikit dibandingkan pada jam yang lainnya kemungkinan disebabkan anak yang lainnya sedang sekolah.



Gambar II.18 Menyebrang Sembarangan

Sumber: <https://cdn-2.tstatic.net/wartakota/foto/bank/images/menyeberang-rel-kereta-api.jpg>

Pada siang hari, jumlah masyarakat yang menyebrang di perlintasan kereta api menurun menjadi 42 orang, kemungkinan hal ini terjadi karena intensitas aktivitas pasar menurun pada siang hari. Jumlah pejalan kaki yang berjalan di perlintasan kereta api juga menurun menjadi 11 orang. Tetapi jumlah masyarakat yang bermain di perlintasan kereta api naik, hal ini bisa saja terjadi ketika anak-anak sudah menyelesaikan kegiatan sekolahnya.

Memasuki sore hari, aktivitas masyarakat yang menyebrang dan berjalan di perlintasan kereta api meningkat lagi. Kemungkinan banyak masyarakat yang baru pulang dari tempat kerjanya yang menjadikan aktivitas menyebrang dan berjalan di perlintasan kereta api meningkat. Jumlah masyarakat yang berjalan di

perlintasan kereta api pada sore hari menjadi yang tertinggi diantara 3 waktu yang berbeda.

- Zona Kuning (daerah tengah antara pintu kereta api Ciroyom dan pintu kereta api Andir)

Tabel II.2 Tabel Observasi Zona Kuning  
Sumber: Data Pribadi

	07.00-08.00	12.00-13.00	16.00-17.00
Menyebrang	32 orang	27 orang	35 orang
Jalan	9 orang	11 orang	16 orang
Bermain	2 orang	7 orang	12 orang

Pada zona kuning, hasil pengamatan selama 1 jam di pagi hari terdapat 9 orang yang sedang berjalan menyusuri perlintasan dan 32 orang berlalu lalang menyebrangi perlintasan kereta api. Jumlahnya cukup banyak kemungkinan hal itu disebabkan adanya pasar Ciroyom, walaupun jaraknya lumayan jauh dan tidak sedekat zona biru tapi tetap saja masyarakat berbelanja kebutuhannya ke pasar Ciroyom dan melewati perlintasan kereta api. Terdapat 2 orang anak yang sedang bermain di perlintasan kereta api, jumlahnya sedikit kemungkinannya sama seperti pada zona biru yaitu sedang berkegiatan sekolah.

Pada siang hari jam 12.00-13.00, sama seperti zona biru jumlah orang yang menyebrang menurun menjadi 27 orang, kemungkinannya juga hampir sama seperti zona biru yaitu penurunannya aktivitas pasar. Sedangkan orang yang berjalan dan anak-anak yang bermain di perlintasan kereta api sama-sama meningkat di 11 orang pada orang yang berjalan dan 7 anak-anak yang bermain di perlintasan kereta api.

Sore hari jumlah masyarakat yang menyebrang dan berjalan di perlintasan kereta api meningkat lagi, jumlahnya menjadi 35 orang yang menyebrang dan 16 orang yang berjalan dan kemungkinan alasannya juga sama seperti zona biru. Tren

masyarakat yang bermain di perlintasan kereta api terus meningkat menjadi 12 dan menjadi yang tertinggi diantara 3 waktu yang berbeda, hal ini kemungkinan disebabkan oleh bangunan rumah yang berada di pinggiran perlintasan kereta api.



Gambar II.19 Bangunan di Pinggiran Perlintasan Kereta Api  
Sumber: Data Pribadi

- Zona Merah (dekat dengan pintu kereta api Andir)

Tabel II.3 Tabel Observasi Zona Merah  
Sumber: Data Pribadi

	07.00-08.00	12.00-13.00	16.00-17.00
Menyebrang	34 orang	21 orang	26 orang
Jalan	9 orang	5 orang	11 orang
Bermain	0 orang	3 orang	9 orang

Pada pagi hari di zona merah jumlahnya menjadi yang terbanyak diantara 2 waktu lainnya, ini disebabkan karena adanya pasar di daerah Halteu, di tambah banyak pedagang yang berjualan disekitar pasar yang biasanya di beli untuk sarapan oleh masyarakat sekitar. Jumlah yang berjalan di area perlintasan di pagi hari ada 9 orang, kemungkinan terjadi karena adanya pasar dan pedagang di daerah tersebut. Ada hal yang menarik pada jumlah masyarakat yang bermain di perlintasan pada zona merah ini yaitu jumlahnya yang tidak ada. Sepertinya hal

ini bisa terjadi karena di pinggiran daerah zona merah minim dengan bangunan rumah, yang menjadikan tidak adanya anak-anak yang bermain diperlintasan ini di pagi hari.



Gambar II.20 Pasar Halte  
Sumber: Data Pribadi



Gambar II.21 Perlintasan Zona Merah  
Sumber: Data Pribadi

Pada siang hari sama seperti zona yang lainnya, jumlah orang yang menyebrang menurun menjadi 21 orang, dan juga jumlah orang yang berjalan di perlintasan kereta api menurun. Tetapi jumlah orang yang bermain di perlintasan kereta api meningkat menjadi 3 orang, bukan anak-anak yang bermain/berkumpul di perlintasan kereta api melainkan anak remaja.

Sore hari pun sama seperti zona yang lainnya, naik menjadi 26 orang yang berlalu lalang menyebrangi perlintasan kereta api, jumlah pejalan kaki di perlintasan kereta api juga meningkat menjadi 11 orang. Sedangkan untuk masyarakat yang bermain/berkumpul di perlintasan juga mengalami peningkatan menjadi 9 orang yang di dominasi oleh anak remaja.

## II.7. Analisis

Setelah mendapatkan data yang diperlukan terkait bahaya beraktivitas di perlintasan kereta api, maka analisis yang digunakan yaitu 5W+1H. Berikut adalah tabel 5W+1H yang digunakan pada analisis perancangan.

Tabel II.4 Tabel 5W+1H  
Sumber: Data Pribadi

<b>5W+1H</b>	<b>Jawaban</b>
<b>What</b>	Banyak masyarakat khususnya anak remaja di sekitar perlintasan kereta api beraktivitas di perlintasan, hal ini disebabkan kurangnya kesadaran tentang bahaya beraktivitas di perlintasan kereta api.
<b>Who</b>	Masyarakat khususnya anak remaja yang beraktivitas di perlintasan kereta api.
<b>Why</b>	Kurangnya pengawasan orang tua terhadap anaknya ketika sedang beraktivitas dan ketidaktahuan masyarakat tentang Undang-Undang yang berlaku.

<b>When</b>	Kebanyakan anak remaja beraktivitas di perlintasan kereta api pada sore hari, ada juga di pagi dan siang hari tetapi jumlahnya tidak sebanyak ketika sore hari.
<b>Where</b>	Masyarakat khususnya anak remaja di sekitaran perlintasan kereta api mulai dari pintu perlintasan kereta api Ciroyom sampai pintu perlintasan kereta api Andir.
<b>How</b>	Memberikan informasi pada anak remaja tentang bahaya ketika beraktivitas di perlintasan kereta api serta mengajak agar tidak lagi beraktivitas di perlintasan.

## II.8. Resume

Berdasarkan hasil data-data yang sudah diperoleh maka dapat disimpulkan bahwa, masih banyak masyarakat khususnya anak remaja beraktivitas di perlintasan kereta api. Kurangnya kesadaran akan bahaya ketika beraktivitas di perlintasan membuat masih banyak anak remaja beraktivitas diperlintasan, orang tua mempunyai peran penting untuk mengedukasi anaknya untuk tidak lagi beraktivitas di perlintasan. Selain itu, beraktivitas diperlintasan kereta api juga melanggar Undang-Undang yang berlaku di Indonesia, yaitu Pasal 181 ayat (1) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

## II.9. Solusi Perancangan

Setelah pemaparan terkait masalah yang sudah dibahas sebelumnya, maka diperlukan sebuah kampanye untuk mengajak anak remaja menghentikan aktivitas di perlintasan kereta api. Kampanye adalah deretan kegiatan komunikasi yang terstruktur bertujuan untuk menciptakan dampak tertentu bagi sebagian target

khalayak secara berkelanjutan dalam waktu periode tertentu (Ruslan seperti dikutip Setiawan dan Fithrah 2008, h. 104). Dalam berkampanye diperlukannya sebuah media untuk mengedukasi anak remaja yang masih beraktivitas di perlintasan kereta api. Hal ini bertujuan agar dapat menyampaikan informasi tentang bahaya, sebab, dan akibat yang akan diterima jika beraktivitas di perlintasan, menginformasikan Undang-Undang Perkeretaapian yang berlaku juga penting untuk diketahui oleh anak remaja. Dengan adanya Undang-Undang tersebut dapat menyelesaikan masalah-masalah secara adil, serta mengajak anak remaja ini agar tidak beraktivitas lagi diperlintasan kereta api. Adapun solusi yang diusulkan yakni berupa media poster, poster dipilih karena fleksibel dalam penempatannya sehingga pesan yang akan disampaikan dapat diterima oleh anak-anak dan remaja yang sedang beraktivitas di perlintasan kereta api. Menurut Kurniawan dengan adanya desain, kebudayaan dalam kehidupan masyarakat mampu menciptakan suatu perubahan (Kurniawan, 2009, h.28).