

LEMBAR PENGESAHAN

ARTIKEL ILMIAH

PERILAKU KEWASPADAAN MASYARAKAT SAAT MELINTASI PERLINTASAN
KERETA API PADA PERLINTASAN KASEPUHAN KABUPATEN BATANG

TAHUN 2015

Disusun Oleh:

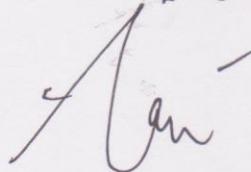
FANESA YANUAR

D11.2011.01330

Telah diperiksa dan disetujui untuk dipublikasikan di Sistem Informasi Tugas Akhir

(SIADIN)

Pembimbing



(Nurjanah, SKM, M.Kes)

PERILAKU KEWASPADAAN MASYARAKAT SAAT MELINTASI PERLINTASAN
KERETA API PADA PERLINTASAN KASEPUHAN KABUPATEN BATANG

TAHUN 2015

Fanesa Yanuar *) , Nurjanah, S.KM, M.Kes **)

*) Alumni Fakultas Kesehatan Universitas Dian Nuswantoro

***) Fakultas Kesehatan Universitas Dian Nuswantoro

Email : ovanvander@gmail.com

ABSTRACT

Background: *Developing areas with highly economic level have a big changing of transportation. One of the transportation is train, which become important transportation used by people. Data of DAOP IV Semarang recorded that was an accident in Kasepuhan rail road district of Batang such as pedestrian hit by train at April 7, 2014. Motorbike hit by train at September 8, 2014. The study purposed to know alertness behavior of people crossing rail road in Kasepuhan rail road Batang district.*

Methods: *The study was explanatory research with survey method and cross sectional approach. Population was people living along the open rail road in Karang Tengah RT 6, RT 7 RW 1, and closed rail road in Matangan RT 5 RW 3 Kasepuhan Batang that was 160 houses. Sampling method uses proportional sampling method with 61 people took as sample.*

Result: *Result showed that no correlation between ages and education to alertness behavior crossing rail road. Knowledge and behavior had been correlated to alertness behavior people crossing rail road. Found differences between alertness behavior people who cross open and close rail road.*

ABSTRAK

Latar Belakang: Perkembangan wilayah dengan tingkat perekonomiannya cukup tinggi memiliki pergerakan moda transportasi yang cukup besar. Salah satu jenis transportasi tersebut adalah kereta api yang menjadi salah satu moda transportasi yang sangat penting bagi masyarakat. Data kecelakaan kereta api dari DAOP IV Semarang pernah mencatat kecelakaan di perlintasan Kasepuhan Kab. Batang seperti seorang pejalan kaki tertabrak kereta yang sedang melintas pada 7 April 2014, pengguna sepeda motor yang tertabrak kereta api pada 8 September 2014. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui perilaku kewaspadaan masyarakat saat melintasi perlintasan kereta api pada perlintasan Kasepuhan Kabupaten Batang.

Metode: Jenis penelitian ini adalah *explanatory research* dengan metode survey dan pendekatan *cross sectional*. Populasi pada penelitian ini adalah masyarakat yang bermukim di sekitar perlintasan kereta api non palang pintu di Dukuh Karang Tengah dan perlintasan berpalang di Dukuh Matangan kasepuhan batang sebanyak 160 rumah. Metode sampling yang digunakan dalam penelitian ini adalah *proporsional sampling* dengan besar sampel yang diambil adalah 61 kepala keluarga sebagai responden dengan metode pendekatan sampel secara *purposive sampling*.

Hasil: Hasil penelitian menunjukkan tidak ada hubungan antara umur dan pendidikan dengan perilaku kewaspadaan saat melintasi perlintasan kereta api. Ada hubungan antara pengetahuan dan sikap dengan perilaku kewaspadaan saat melintasi perlintasan kereta api serta ada perbedaan perilaku kewaspadaan masyarakat saat melintasi perlintasan kereta api berdasarkan fasilitas penyeberangan di perlintasan berpalang dengan tidak berpalang.

Kata kunci: Perilaku Kewaspadaan, Perlintasan Kereta Api.

PENDAHULUAN

Peningkatan jumlah moda transportasi seiring dengan meningkatnya tingkat perekonomian suatu daerah. Wilayah yang tingkat perekonomiannya cukup tinggi memiliki pergerakan moda transportasi yang cukup besar. Jakarta sebagai kota yang memiliki aktivitas ekonomi yang sangat tinggi didukung oleh banyaknya jenis

transportasi yang beroperasi. Salah satu jenis transportasi tersebut adalah kereta api. Kereta api digunakan sebagai alat pengangkutan penduduk dan barang serta hasil kekayaan alam dan lainnya. Sehingga kereta api menjadi salah satu moda transportasi yang sangat penting bagi masyarakat kota Jakarta.¹

Seperti diketahui, KA merupakan salah satu moda perhubungan darat yang memiliki karakteristik berbeda dengan kendaraan bermotor lainnya di jalan raya. Kendaraan yang bergerak di rel baja ini perjalanannya tidak bisa dihentikan secara mendadak. Dengan karakteristik yang dimiliki KA seperti itu, maka perjalanannya dilindungi Undang Undang No 13 Tahun 1992 Pasal 16 “Dalam hal pemotongan jalur kereta api dengan jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum atau lalu lintas khusus, pemakai jalan wajib mendahulukan perjalanan kereta api”. Semua pengguna jalan terkecuali ketika pintu perlintasan tertutup harus mendahulukan laju KA.²

Akan tetapi, apa yang terlihat di lapangan justru banyak pelanggaran yang dilakukan pengguna jalan raya dengan menerobos perlintasan KA. Bahkan, perilaku seperti itu sudah merupakan pemandangan sehari-hari. Pengguna jalan dalam menerobos perlintasan KA sepertinya tidak merasa bersalah karena memang selama ini perbuatannya itu tidak mendapat tindakan tegas. Begitu pula dengan tidak adanya pintu pada perlintasan KA bukan berarti pengguna jalan bisa berbuat sekehendaknya ketika melewati perlintasan. Setiap pengguna jalan tetap saja harus mendahulukan perjalanan KA, termasuk kendaraan ambulans yang di jalan raya mendapatkan keistimewaan.

Data kecelakaan kereta api dari DAOP IV Semarang pernah mencatat terjadi beberapa kecelakaan diperlintasan tersebut seperti seorang pejalan kaki tertabrak kereta yang sedang melintas pada 7 april 2014, pengguna sepeda motor yang tertabrak kereta api pada 8 september 2014 dan masyarakatlah yang menjadi korbannya.³ Dengan alasan tersebut penulis merasa perlu dilakukan penelitian mengetahui perilaku kewaspadaan masyarakat saat melintasi perlintasan kereta api pada perlintasan Kasepuhan Kab. Batang. Berdasarkan observasi yang dilakukan pada survei awal oleh peneliti, sasaran penelitian ini ditujukan kepada kepala rumah tangga di Dukuh Matangan dan Dukuh Karang Tengah, karena kepala rumah tangga sering melintasi perlintasan kereta api untuk bekerja dan mengantar anak ke sekolah.

METODE

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian *explanatory research* dengan pendekatan *cross sectional study*. Variabel bebas yang diambil adalah umur, pendidikan, pengetahuan, sikap dan fasilitas penyeberangan. Sedangkan variabel terikat yaitu perilaku kewaspadaan masyarakat saat melintasi perlintasan kereta api di perlintasan Kasepuhan. Sampel yang diteliti adalah 61 Kepala Rumah Tangga yang terbagi di Dukuh Karang Tengah RT 6 & & RW 1 sebanyak 40 kepala rumah tangga dan 21 Kepala Rumah Tangga di Dukuh Matangan RT 5 RW 3 Kasepuhan Batang. Hasil normalitas menunjukkan bahwa variabel terikat (perilaku kewaspadaan) berdistribusi data normal, sedangkan untuk variabel bebas terdapat data yang berdistribusi normal dan tidak normal. Variabel bebas yang berdistribusi data normal adalah pengetahuan, sikap serta fasilitas penyeberangan. Untuk variabel pengetahuan serta sikap menggunakan uji *Person Product Moment*. Sedangkan untuk variabel fasilitas penyeberangan menggunakan uji *Independent T-Test*. Dan variabel bebas yang berdistribusi tidak normal adalah umur dan pendidikan sehingga menggunakan uji *Rank Spearman*.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Tabel 1. Tabulasi Silang variabel (Umur, Pendidikan, Pengetahuan, Sikap, Fasilitas Penyeberangan) terhadap perilaku kewaspadaan

Variabel	Kategori	Kurang		Cukup		Baik	
		F	Persen (%)	F	Persen (%)	F	Persen (%)
Umur	41-50 (madya dini)	12	35.3	17	50	5	14.7
Pendidikan	SMA	10	33.3	18	60	2	6.7
Pengetahuan	BAIK	6	16.7	24	66.7	6	16.7
Sikap	BAIK	5	12.5	29	72.5	6	15
Fasilitas Penyeberangan	BAIK	8	24.2	23	69.7	2	6.1

Tabel 2. Hasil Uji Korelasi *Person Product Moment* dan *Rank Spearman* serta Uji beda *Independent T-Test*

Variabel bebas	Variabel terikat	Koefisien Korelasi	<i>P value</i>	Uji Statistik	Keterangan
Umur	Perilaku Kewaspadaan	0.250	-0.088	Rank Spearman	Tidak Ada hubungan
Pendidikan	Perilaku Kewaspadaan	0.266	-0.082	Rank Spearman	Tidak Ada hubungan
Pengetahuan	Perilaku Kewaspadaan	0.001	0.419	Person Product Moment	Ada hubungan
Sikap	Perilaku Kewaspadaan	0.001	0.450	Person Product Moment	Ada hubungan
Fasilitas penyeberangan	Perilaku Kewaspadaan	0.011	-	Independent T Test	Ada perbedaan

Perilaku merupakan respon atau reaksi seseorang terhadap rangsangan dari luar. Secara lebih rinci perilaku manusia merupakan refleksi dari berbagai gejala kejiwaan tersebut ditentukan atau dipengaruhi oleh berbagai faktor lain, diantaranya adalah faktor pengalaman, keyakinan, sarana fisik, sosio-budaya, masyarakat dan sebagainya.⁴ Kewaspadaan menyeberang perlintasan kereta api adalah keadaan berhati-hati dan bersiap-siaga dalam berpindah posisi melintasi perlintasan. Data yang diperoleh dari hasil penelitian responden yang berperilaku baik sebanyak 7 responden dengan presentase (11%), maupun berperilaku cukup sebanyak 35 responden dengan presentase (57%), dan responden yang berperilaku kurang sebanyak 19 responden (32%).

Hal itu menggambarkan bahwa perilaku kewaspadaan masyarakat sebagai responden yang bermukim di Dukuh Karangtengah dan Dukuh matangan masih

dikategorikan dalam perilaku cukup baik. Bila masyarakat memiliki tingkat waspada yang tinggi saat menyeberang secara tidak langsung telah melakukan perilaku aman saat menyeberang. Karena kewaspadaan yang baik juga dapat dipengaruhi dari berbagai aspek yang mendukungnya terutama pada pengetahuan serta sikap yang baik dari masing-masing individu. Selain pengetahuan dan sikap yang baik masih dibutuhkan faktor pendukung yang lain untuk membentuk tindakan nyata / praktik menyeberang yang baik, yang dengan mudah dapat diamati atau dilihat serta ditiru oleh orang lain misalnya: dengan adanya peningkatan pengetahuan masyarakat terutama pada aspek peraturan, pengadaan fasilitas penyeberangan yang belum tersedia sesuai dengan ketentuan, membangun perlintasan yang belum berpaling, serta diharapkan adanya pertemuan rutin antara PT.KAI dengan masyarakat sekitar perlintasan agar perilaku kewaspadaan masyarakat yang baik dapat terwujud.

Hubungan antara umur dengan perilaku kewaspadaan

Umur merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi seseorang dalam melakukan pekerjaan atau kegiatan. Umur berhubungan langsung dengan fisik, daya pikir, maupun produktivitas seseorang.⁴ Menurut Elizabeth B. Hurlock klasifikasi usia terbagi dalam beberapa periode yaitu: masa bayi dan awal masa kanak-kanak, akhir masa kanak-kanak, masa remaja, awal masa dewasa, masa usia pertengahan dan masa tua. Dalam usia 41-50 tahun merupakan kategori usia madya dini (masa usia pertengahan). Di usia madya dini (masa usia pertengahan) bahwa usia ini merupakan masa transisi dimana pria ataupun wanita meninggalkan perilaku masa dewasanya dan memasuki suatu periode dalam kehidupan yang diliputi dengan adanya perilaku yang baru dan harus menyadari bahwa pola perilaku pada usia mudanya harus diperbaiki secara radikal. Di dalam Masa usia pertengahan dimana seseorang harus mencapai tanggung jawab sosial dewasa sebagai warga negara, membantu anak-anak remaja untuk menjadi orang dewasa yang bertanggung jawab dan dewasa.⁵ Pengertian ini dapat diartikan bahwa responden dalam penelitian ini harus lebih waspada dalam menyeberang perlintasan kereta api serta harus menaati peraturan yang ada di perlintasan kereta api. Selain itu responden juga harus memberikan contoh yang baik kepada orang lain atau kepada anaknya sendiri

tentang tata cara menyeberang perlintasan kereta api yang baik dan benar. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Berdasarkan hasil tabulasi silang antara umur dengan perilaku kewaspadaan diketahui bahwa umur yang mempunyai perilaku kewaspadaan yang baik terdapat pada umur 41-50 sebanyak 5 responden (14.7%) dan perilaku kewaspadaan yang kurang baik terdapat pada umur 31-40 sebanyak 0 responden (0%). Dari hasil tabulasi ini dapat disimpulkan bahwa pada umur 41-50 tahun, responden lebih berperilaku waspada karena pada umur tersebut diasumsikan bahwa tingkat kewaspadaan dalam melintasi perlintasan kereta api akan meningkat. Dari penelitian ini dinyatakan peneliti bahwa tidak ada hubungan yang signifikan antara umur dengan perilaku kewaspadaan disebabkan karena dalam perilaku kewaspadaan tidak harus dilihat dari umur melainkan dari pengetahuan, tindakan serta sikap masyarakat itu sendiri.

Hubungan antara pendidikan dengan perilaku kewaspadaan

Tingkat keterampilan dan pendidikan seseorang mempengaruhi cara berpikir dalam menghadapi sesuatu hal baik itu pekerjaan dan menerima latihan baik berupa materi ataupun teori termasuk juga cara kewaspadaan guna pencegahan kecelakaan.⁶ Hasil penelitian menunjukan bahwa diketahui sebanyak 12 responden (19.7%) berpendidikan SMP, 30 responden (49,2%) berpendidikan SMU/ sederajat dan 19 responden (31,1%) berpendidikan setingkat perguruan tinggi. Hal ini erat kaitanya dengan jumlah responden yang mayoritas berpendidikan SMU/ Sederajat sehingga tidak bisa dengan jelas dibandingkan dalam perilaku kewaspadaan responden dengan tingkat pendidikan perguruan tinggi yang hanya 19 rsponden maupun yang bependidikan SMP sebanyak 12 responden. Pendidikan SMU/sederajat sebanyak 30 responden (49,2%) menunjukkan presentase yang tinggi disebabkan oleh ilmu yang diperoleh saat berada dibangku sekolah mungkin saja diterapkan dalam kehidupan sehari. Hal ini disebutkan dengan teori psikologi kognitif mengenai pendidikan. Pendidikan akan bernilai transfer positif jika ilmu yang diperoleh selama mengenyam pendidikan diterapkan dalam melakukan pekerjaan, sedangkan akan bernilai transfer negatif jika ilmu yang didapat tidak diterapkan secara spesifik dalam melakukan aktivitas pekerjaanya. Variasi pendidikan tidak

signifikan karena 12 responden berpendidikan SMP dan 19 responden berpendidikan setara dengan Perguruan Tinggi. Dari hasil tabulasi silang antara pendidikan dengan perilaku kewaspadaan diketahui bahwa responden dengan perilaku yang baik terdapat pada responden dengan tingkat pendidikan perguruan tinggi sebanyak 3 orang (15.8%) dan responden dengan perilaku kewaspadaan kurang baik terdapat pada responden dengan tingkat pendidikan SMA sebanyak 10 orang (33.3%). Hal ini dapat berarti semakin tinggi tingkat pendidikan semakin tinggi pula tingkat kewaspadaan seseorang dalam melintasi perlintasan kereta api dilihat dari responden dengan tingkat pendidikan perguruan tinggi yang memiliki perilaku lebih baik dibandingkan dengan tingkat pendidikan SMP maupun SMA. Seperti pernyataan Soekidjo yang menyatakan bahwa semakin tinggi pendidikan seseorang akan mudah menyerap berbagai wawasan dan dapat mempraktikkan sesuatu yang dianggap benar dan bermanfaat.⁴

Hubungan antara pengetahuan dengan perilaku kewaspadaan

Adenan dalam buku Ancok mengatakan dari lingkungan seseorang mendapatkan pengalaman dan pengetahuan, pengetahuan dapat diperoleh dari pendidikan formal maupun informal. Rendahnya pendidikan formal seseorang belum tentu menandakan bahwa pengetahuannya sempit, namun pada umumnya makin tinggi pendidikan seseorang maka makin luas pengetahuannya dan semakin luas pengetahuannya seseorang dapat diharapkan perilakunya akan semakin baik juga.⁷ Hasil penelitian menunjukkan bahwa 30 responden dengan presentase (49%) memiliki pengetahuan yang baik, dan 31 responden dengan presentase (51%) memiliki pengetahuan yang kurang baik. Dari hasil tabulasi silang antara pengetahuan dengan perilaku kewaspadaan diketahui bahwa responden dengan perilaku kewaspadaan yang baik terdapat pada responden dengan pengetahuan yang baik sebanyak 6 orang (16.7%) dan responden dengan perilaku kewaspadaan yang kurang baik terdapat pada responden dengan pengetahuan yang kurang baik sebanyak 13 orang (52%). Namun hasil tabulasi silang yang memiliki presentase tinggi terdapat pada perilaku kewaspadaan yang cukup baik dengan pengetahuan yang baik sebanyak 24 orang (66.7%). Hasil ini menandakan bahwa rata-rata responden sudah memiliki

pengetahuan yang baik namun perilaku kewaspadaan saat melintasi perlintasan kereta api dikatakan masih cukup baik.

Hubungan antara sikap dengan perilaku kewaspadaan

Mucchielli menguraikan sikap sebagai suatu kecenderungan jiwa atau perasaan yang relatif tetap dari objek tertentu, situasi atau orang. Sikap juga didefinisikan sebagai perasaan yang lebih tetap yang ditujukan terhadap objek baik itu seseorang. Suatu tindakan atau gagasan dan melekat dalam struktur sikap itu adalah evaluasi.⁸ Hasil penelitian menunjukkan bahwa sikap yang baik sebanyak 40 responden dengan presentase (66%) dan masyarakat dengan sikap yang kurang baik sebanyak 21 responden dengan presentase (34%). Hasil tabulasi silang antara sikap dengan perilaku kewaspadaan diketahui bahwa responden dengan perilaku kewaspadaan yang baik terdapat pada responden dengan sikap yang baik sebanyak 6 orang (15%) dan responden dengan perilaku kewaspadaan yang kurang baik terdapat pada responden dengan sikap yang kurang baik sebanyak 14 orang (66.7%). Namun hasil tabulasi silang yang memiliki presentase tinggi terdapat pada perilaku kewaspadaan yang cukup baik dengan sikap yang baik sebanyak 29 (72.5%). Hal ini menandakan bahwa rata-rata responden sudah memiliki sikap yang baik namun perilaku kewaspadaan saat melintasi perlintasan kereta api masih dikatakan cukup baik

Perbedaan perilaku kewaspadaan saat melintasi perlintasan kereta api berdasarkan fasilitas penyeberangan antara yang berpalang dan tidak berpalang.

Menurut Downing & Iskandar(1997), menyebutkan bahwa dalam perencanaan jalan terdapat 5 (lima) komponen yang dalam perencanaan sangat berorientasi keselamatan khususnya di perlintasan, beberapa diantaranya adalah tata guna lahan harus diatur, sehingga dapat meminimumkan konflik antara lalu lintas dan pejalan kaki atau pengguna kendaraan. Persimpangan jumlahnya diperkecil dan disederhanakan, juga dilengkapi dengan service roads. Jalan dengan hirarki lebih tinggi harus selalu diberi prioritas, di persimpangan rambu/ marka STOP dan prioritas (*give way*) harus diberikan pada ruas-ruas jalan yang hirarkinya lebih rendah.

Downing & Iskandar menggambarkan aspek pengendalian risiko bahaya pada tahap engineering control, termasuk didalamnya fasilitas dan rambu-rambu di perlintasan sehingga dalam penelitian ini, peneliti mengambil Perbedaan perilaku kewaspadaan masyarakat saat melintasi perlintasan kereta api berdasarkan fasilitas penyeberangan antara yang berpalang dan tidak berpalang.⁹ Bahkan dalam peraturan (pasal 94 UU RI nomor 23 tahun 2007) menyebutkan “perlintasan yang tidak mempunyai izin dan tidak ada penanggung jawabnya, harus ditutup oleh pemerintah atau pemerintah daerah”.¹⁰ Hasil penelitian menunjukkan bahwa Hasil penelitian tentang fasilitas penyeberangan di perlintasan kereta api menunjukkan bahwa masyarakat yang mengerti fasilitas penyeberangan dengan baik sebanyak 33 responden dengan presentase (54%), dan masyarakat yang mengerti fasilitas penyeberangan kurang baik sebanyak 28 responden dengan presentase (46%). Dari hasil uji statistik diperoleh rata-rata skor perlintasan berpalang sebesar 7.1500 dan rata-rata skor dari perlintasan tidak berpalang sebesar 9.6585 hal ini menunjukkan bahwa responden lebih besar berperilaku aman dan waspada di perlintasan tidak berpalang dibandingkan perlintasan berpalang. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa memang ada perbedaan perilaku kewaspadaan masyarakat / responden saat melintasi perlintasan kereta api berdasarkan fasilitas penyeberangan pada perlintasan berpalang dan tidak berpalang karena fasilitas penyeberangan dapat mempengaruhi kewaspadaan seseorang saat menyeberangi perlintasan kereta api.

SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan, maka peneliti menarik kesimpulan sebagai berikut:

Semua responden berjenis kelamin laki-laki karena semuanya adalah kepala keluarga dengan rata-rata umur responden adalah 46 tahun dan sebagian besar berpendidikan SMU/ sederajat sebanyak 30 responden (49,2%) .Dari hasil frekuensi pengetahuan responden diketahui ada 30 responden (49%) memiliki pengetahuan yang baik, dan 31 responden (51%) memiliki pengetahuan yang kurang, serta hasil frekuensi sikap responden diketahui ada 40 responden (66%) dengan sikap yang baik dan

21 responden (34%) dengan sikap yang kurang baik. Berdasarkan hasil penilaian dan pengalaman responden yang menggunakan fasilitas penyeberangan diketahui ada 33 responden (54%) dapat menjawab pertanyaan tentang fasilitas penyeberangan dengan baik dan 28 responden (46%) kurang baik dalam menjawab pertanyaan tentang fasilitas penyeberangan dan hasil frekuensi perilaku kewaspadaan masyarakat yang menjadi responden diketahui ada 7 responden (11%) memiliki perilaku waspada yang baik, dan 35 responden (57%) memiliki perilaku waspada yang cukup serta 19 responden (31%) memiliki perilaku waspada yang kurang baik pada saat akan melintasi perlintasan kereta api. Tidak ada hubungan antara umur dengan perilaku kewaspadaan saat melintasi perlintasan kereta api. (P- value 0,250). Tidak ada hubungan antara pendidikan dengan perilaku kewaspadaan saat melintasi perlintasan kereta api. (P-value 0,266). Ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku kewaspadaan saat melintasi perlintasan kereta api. (P-value 0,001). Ada hubungan antara sikap dengan perilaku kewaspadaan saat melintasi perlintasan kereta api. (p-value 0,001). Ada perbedaan perilaku kewaspadaan masyarakat saat melintasi perlintasan kereta api berdasarkan fasilitas penyeberangan di perlintasan berpalang dengan tidak berpalang. (P-value 0,001).

SARAN

Untuk meningkatkan kewaspadaan masyarakat saat menyeberang, peneliti memberikan saran yang diharapkan dapat meningkatkan perilaku aman masyarakat pada saat menyeberang:

Menambah rambu-rambu yang belum tersedia seperti isyarat suara untuk berhati-hati, rambu-rambu peringatan serta penerangan yang memadai pada saat malam hari sesuai dengan ketentuan yang ada di perlintasan kereta api khususnya perlintasan non palang pintu. Serta Perlu adanya peningkatan pengetahuan masyarakat, terutama pada aspek hukum dan peraturan yang berlaku dengan cara disisipkan dalam buku

saku atau melalui media cetak dan elektronik serta perlu adanya forum diskusi atau seminar. Membangun palang pintu untuk perlintasan yang belum berpalang, agar tingkat keselamatan masyarakat yang akan melintas semakin tinggi. Serta adanya pertemuan rutin antara tokoh masyarakat yang tinggal / beraktivitas di sekitar perlintasan dengan petugas penjaga pintu / petugas PT. KAI untuk berkomitmen dalam membantu menjaga keselamatan khususnya di perlintasan Kasepuhan Kab. Batang.

DAFTAR PUSTAKA

1. Bayu Dwiantoro. Faktor-faktor Yang Mempengaruhi kewaspadaan Mahasiswa Saat Menyeberang Rel Kereta Pada Perlintasan KRL UI margonda. Skripsi. UI. 2007.
2. Republik Indonesia. Undang-Undang Nomor 13 Pasal 16 tentang Perkertaapian.1992.
3. Humas. PT. Kereta Api Indonesia (Persero). DAOP IV. Semarang. 2014.
4. Soekidjo Notoatmodjo. Pendidikan Dan Perilaku Kesehatan. Jakarta : Rineka Cipta. 2003.
5. Elizabeth B, Harlock. Psikologi perkembangan suatu pendekatan sepanjang rentang kehidupan edisi ke-5. Jakarta. Erlangga. 2010
6. Herlinda L. Hubungan Antara Karakteristik Individu, Pengetahuan dan Sikap Operator Mesin Winding Unit Spinning VI Dengan Kepatuhan Terhadap Instruksi Kerja Di Perusahaan Tekstil Semarang. Skripsi: Fakultas Kesehatan Masyarakat. Universitas Diponegoro. Semarang. 2010.
7. Ancok, D. Teknik Penyusunan Skala Psikologi. Pusat Penelitian Kependudukan Universitas Gadjah Mada. Yogyakarta. 1987.
8. Marcel, Jean-Christophe dan Mucchielli, Laurent, "Maurice Halbwachs's Memoire Collective", dalam *Cultural Memory Studies*, Astrid Eril dan Ansgar Nunning (eds), New York : Walter De Gruyter, 2008.

9. Downing, AJ, Iskandar. Pendekatan Engineering dalam Upaya Menghindari dan Mereduksi Kecelakaan, *Konferensi Regional Teknik jalan ke-5*, Yogyakarta.1997.
10. Republik Indonesia. Undang-Undang Nomor 23 Tentang Perkertaapian. 2007.