

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Berpergian merupakan kegiatan yang biasa dilakukan oleh setiap orang di dunia untuk dapat menuju suatu tempat atau lokasi tertentu. Dan biasanya untuk berpergian ke suatu lokasi yang dianggap cukup jauh, seseorang akan menggunakan alat transportasi berupa kendaraan baik itu berupa kendaraan umum ataupun kendaraan pribadi. Selain lebih cepat, menggunakan kendaraan juga dianggap lebih hemat tenaga di banding berjalan kaki. Hal tersebutlah yang menjadi faktor meningkatnya kebutuhan manusia terhadap kendaraan. Di kutip dari website wikipedia tercatat bahwa pada tahun 2010 sudah tercatat ada lebih dari 1 miliar kendaraan bermotor dan itu belum termasuk kendaraan *off-road* dan kendaraan berat lainnya diseluruh dunia. Amerika serikat tercatat sebagai Negara dengan jumlah kepemilikan kendaraan bermotor terbanyak di dunia dengan jumlah 239,8 juta kendaraan pada tahun 2010.

Negara Indonesia sendiri juga tercatat pada Detik.com sebagai Negara dengan jumlah kendaraan motor terbanyak ke tiga di Asia dan pada tahun 2015 indonesia juga tercatat pada data Badan Pusat Statistik telah mencapai angka 121,39 juta unit kendaraan bermotor yang terdiri dari 98,88 juta untuk sepeda motor, 13,48 juta unit kendaraan mobil penumpang, 6,6 juta mobil barang dan bis sebanyak 2,4 juta unit. Angka tersebut tentunya akan terus bertambah seiring perkembangan zaman dan tidak menutup kemungkinan akan berdampak pada penumpukan volume kendaraan dan terjadi yang disebut dengan kemacetan.

Kini macet sudah menjadi hal umum di Indonesia, hampir di setiap kota-kota besar di Indonesia mengalami kemacetan, CNN Indonesia pernah mencatat pada tahun 2015 bahwa Indonesia telah menjadi Negara dengan tingkat lalu lintas terparah di dunia versi aplikasi Waze, dan tiga kota yang termasuk di dalamnya sebagai kota dengan tingkat lalu lintas yang parah antara lain, seperti Jakarta, Bandung dan

Bogor. Untuk Jakarta sendiri tercatat bahwa dalam perjalanan rata-rata pengemudi bisa memakan waktu selama 42,1 menit hanya untuk berangkat dari tempat tinggalnya menuju tempat kerjanya. Tidak jauh beda dengan Negara Manila yang berpredikat kota paling buruk di seluruh dunia dengan rata-rata menghabiskan waktu di jalan selama 45,5 menit. Dan jika dilihat dari tingkat kemacetannya, empat dari 15 kota kota termacet di dunia, ada di Indonesia. Antara lain Jakarta, Denpasar, Yogyakarta, dan Bandung sehingga dengan begitu Indonesia juga ikut tercatat sebagai Negara dengan kota termacet terbanyak di dunia versi Waze.

Kemacetan pada umumnya di Indonesia disebabkan oleh peningkatan pembangunan jalan yang hanya sebesar 1% pertahun, berbanding jauh dengan peningkatan jumlah kendaraan yang mencapai 11% pertahun (dikti.go.id), hal tersebut menyebabkan seringnya terjadi penumpukan kendaraan pada jam-jam padat seperti jam pulang kantor. Bentuk pemeliharaan jalan yang masih terbatas, laju perbaikan yang lambat, penambahan volume lalu lintas dan *overloading* yang tidak terkendali, juga menjadi penyebab kondisi jalan yang kurang baik dan tentunya akan memperlambat arus lalu lintas dan juga akan menyebabkan bentuk kemacetan.

Dan selain dari faktor infrastruktur, perilaku pengguna jalan yang kurang baik juga menjadi faktor penyebab kemacetan. Kasat Lamtas Santiaji mengatakan bahwa permasalahan kemacetan di Kota Bandung sudah dinilai cukup kompleks, hal itu dikarenakan etika mengemudi masyarakat yang dianggapnya masih kurang untuk memahami rambu lalu lintas, serta banyaknya pengendara dibawah umur. Mediaindonesia.com menjelaskan bahwa saat ini kemudahan dalam memiliki kendaraan bermotor sudah semakin mudah seperti dengan cicilan kredit motor murah, bunga ringan, tanpa DP, dan sebagainya. Hal tersebut membuat peningkatan jumlah kendaraan juga semakin cepat hingga 6.000 unit dalam seharinya, dan yang menjadi masalah serius adalah peningkatan kendaraan yang tidak dibarengi dengan etika berkendara atau berlalulintas dengan benar.

Dilansir dari artikel pada oto.detik.com mengatakan bahwa menurut data milik Korps Lalu Lintas Kepolisian RI (Korlantas) bahwa bentuk pelanggaran yang sering terjadi antaranya pengendara yang tidak membawa kelengkapan surat sebanyak 8.812 pelanggaran, melanggar batas kecepatan sebanyak, 2.128 Pelanggaran, berkendara secara tidak waras atau sambil melakukan kegiatan lain sebanyak hampir 2.000 pelanggaran dan pelanggaran yang dianggap paling sepele yaitu tidak memberikan lampu isyarat sebelum berpindah lajur sebanyak 1.599 pelanggaran.

Bentuk kemacetan yang diciptakan dari etika berkendara yang kurang baik tersebut biasa disebut sebagai "*Phantom traffic jams*". Seperti yang dijelaskan di New York times bahwa *Phantom traffic jams* adalah bentuk kemacetan dimana terjadi tanpa adanya hambatan apapun pada jalan. Sebuah hasil riset *Collaborative Research: Phantom traffic jams, continuum modeling, and connection with detonation wave theory* juga menjelaskan bahwa bentuk kemacetan ini tidak sama dengan bentuk kemacetan pada umumnya atau yang terjadi karena faktor hambatan tertentu. Kemacetan tersebut terjadi berbentuk seperti kumpulan gelombang kemacetan, kemacetan ini dianggap sulit dihindari karena ditimbulkan karena adanya bentuk berkendara agresif dan mengganggu pengendara lain dibelakangnya sehingga menimbulkan efek berantai dimana pengendara dibelakangnya akan melambat secara beruntun kesemua pengendara dibelakangnya (nytimes.com).

Bentuk-bentuk perilaku etika berkendara yang buruk tersebut antarlain seperti pengendara motor yang kurang disiplin dalam mengantri sehingga berkendara secara zigzag di sela-sela kemacetan, pengerusakan barikade pembatas jalur, hingga membara muatan berlebih sehingga menghalangi jalur pengendara lainnya (antarajabar), pengendara yang memarkirkan kendaraannya dibahu jalan karena kurangnya lahan parkir, hingga pengendara yang membawa kendaraan dengan kecepatan lambat karna sedang mengobrol dengan pengguna jalan lainnya ataupun dengan menggunakan gadget, selain itu juga dari pengendara angkutan umum atau angkot yang memperlambat arus lalulintas dengan berhenti di tengah jalur untuk menurunkan penumpang ataupun *ngetem* menunggu penumpang. Tercatat pula

beberapa titik di kota Bandung yang menjadi titik kemacetan antara lain Jalan Dr. Djundjungan Pasteur, Jalan Sukajadi, persimpangan Jalan Padjadjaran, Jalan HOS Cokroaminoto Pasirkaliki, Jalan Merdeka, Jalan Purnawarman, Jalan Ibrahim Adjie Kiaracandong, Jalan Gatot Soebroto, Jalan Chiampelas, Jalan LL RE Martadinata riau, Jalan Setiabudhi, kawasan Kebon Kalapa, kawasan Alun-alun Bandung, dan titik pusat perbelanjaan di jalan Soekarno Hatta (pikiran rakyat).

Berdasarkan data yang tercatat dari akun instagram @budayadisiplin, dijelaskan pula bahwa per bulan November 2017 tercatat perilaku berkendara yang melanggar aturan antara lain 167 kendaraan berhenti melebihi batas, 459 kendaraan berhenti pada zebra cross, 3 kendaraan roda dua bermuatan lebih hingga membahayakan pengendara lain, dan 71 pelanggaran lainnya

Santoso (1997) dalam buku manajemen lalulintas perkotaan menjelaskan bahwa dampak dari kerugian yang ditimbulkan dari kemacetan dapat dalam bentuk materil dan imateril, seperti kerugian waktu yang terbuang, biaya operasi kendaraan, pemborosan bbm, mempercepat kerusakan pada mesin, hingga peningkatan tingkat polusi.

Berdasarkan data yang telah tertulis di atas, penulis beranggapan bahwa dibutuhkan sebuah strategi atau cara untuk merubah pola sikap masyarakat dan memberikan edukasi terhadap etika berkendara. Cara yang dapat digunakan bisa berupa bentuk kampanye sosial atau penyampaian pesan terencana secara spesifik untuk memecahkan suatu masalah (Safanayong, 2006:71) mengenai bentuk etika berkendara yang baik dan benar, dan nantinya akan di sosialisasikan kepada setiap pengguna jalan atau kendaraan dengan bentuk pemberian informasi visual seperti bentuk ilustrasi atau sebagainya. Bentuk komunikasi dalam visual sendiri dianggap menjadi solusi yang baik seperti yang disampaikan dalam buku DEKAVE karya Sumbo Tinarbuko yang mengatakan bahwa desain komunikasi visual dapat dijadikan sebagai upaya dari pemecahan suatu masalah yang lebih fungsional, persuasive, artistic, estetik, dan komunikatif (Tinarbuko, 2015:5). Diharapkan dengan adanya perancangan ini dapat bermanfaat dalam membantu mengurangi jumlah tingkat

kemacetan dengan mengubah pola pikir pengguna jalan untuk mau menjaga etika berkendara sehingga arus lalu lintas kota Bandung dapat lebih lancar.

1.2. Permasalahan

1.2.1. Identifikasi Masalah

Berdasarkan deskripsi latar belakang di atas, maka didapatkan beberapa identifikasi masalah, yaitu :

1. Perilaku atau etika berkendara yang buruk dapat menjadi penyebab lambatnya arus lalu lintas.
2. Kurangnya bentuk sosialisasi masyarakat terhadap bentuk etika dalam berkendara.

1.2.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah di atas, maka didapatkan beberapa rumusan masalah, yaitu :

1. Bagaimana cara memberikan bentuk sosialisasi dan edukasi terhadap etika perilaku berkendara dengan baik melalui kampanye?

1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan dari perancangan tugas akhir ini antara lain :

1. Memberikan sosialisasi dan edukasi terhadap perilaku atau etika dalam berkendara melalui kampanye

1.4. Ruang Lingkup

Ruang lingkup yang menjadi focus masalah dalam perancangan tugas akhir ini yaitu:

1. Apa
Sebuah bentuk kampanye sosial sebagai media sosialisasi dan edukasi terhadap cara berperilaku atau etika dalam berkendara di jalan umum.
2. Bagaimana
Perancangan kampanye dalam bentuk pendekatan visual seperti ilustrasi, serta media pendukung seperti banner, flyer, sticker dan sebagainya.

3. Siapa

Target Audience dari perancangan ini adalah masyarakat umum yang biasa berkendara menggunakan kendaraan pribadi seperti mobil atau motor.

4. Tempat

Perancangan serta pengumpulan data akan dilakukan di kota Bandung, sebagai kota yang juga dianggap sebagai kota termacet selain Jakarta dan Surabaya.

5. Waktu

Perancangan dilakukan mulai dari pengumpulan data yang akan dilaksanakan pada Agustus – Oktober dan perancangan visual yang akan dilaksanakan pada Oktober – November

1.5. Metode Penelitian

1. Observasi

Melakukan pengumpulan data dengan melakukan pengamatan langsung ke pada objek yang akan diteliti dan melakukan pencatatan data secara sistematis.

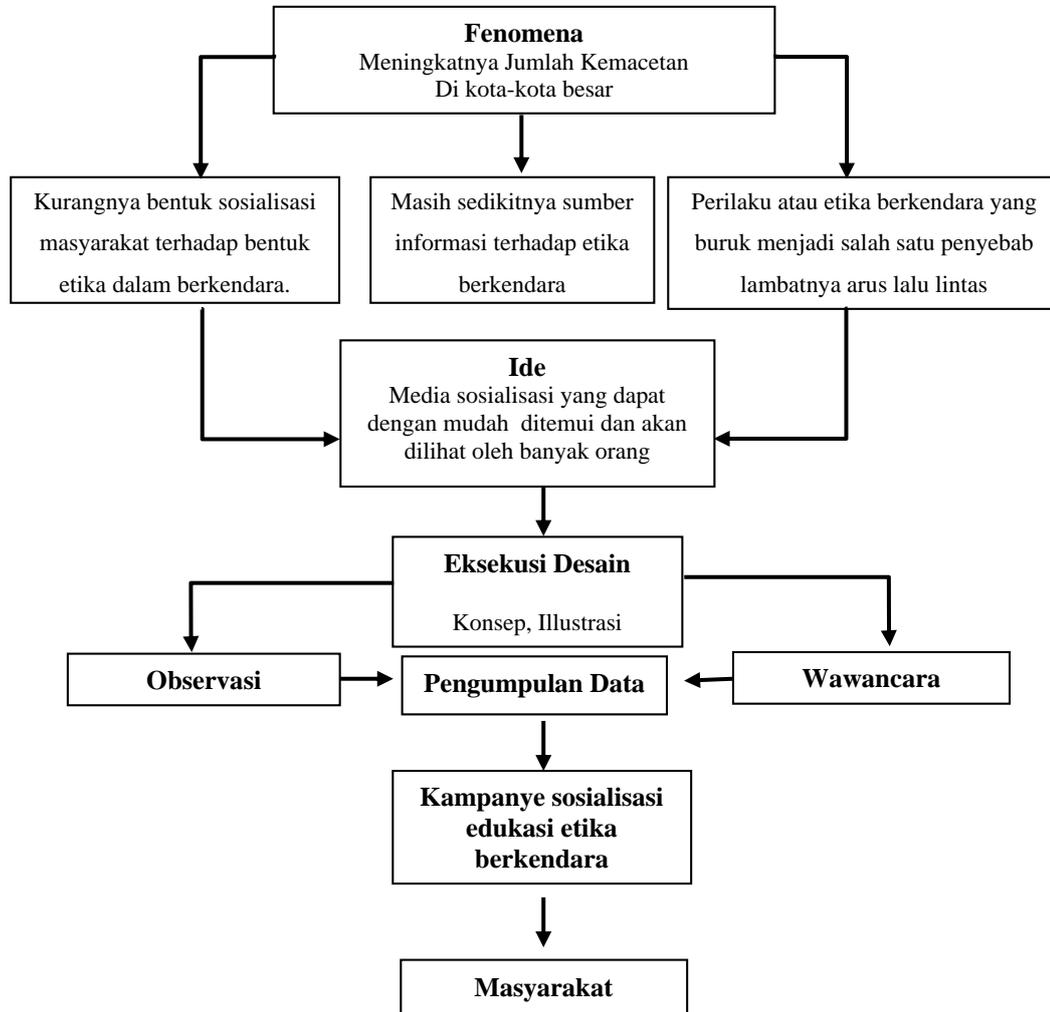
2. Wawancara

Melakukan pengumpulan data dengan cara melakukan kegiatan Tanya jawab kepada narasumber yang di tuju.

3. Studi Pustaka

Melakukan pengumpulan data dari berbagai sumber seperti jurnal, buku, atau artikel

1.6. Kerangka Perancangan



Gambar 1.1 Kerangka Perancangan
(Sumber : Pribadi)

1.7. Pembabakan

BAB I : Pendahuluan

Bab ini berisi latar belakang tentang masalah dan fenomena yang dilihat penulis dan memberikan penjelasan tentang tujuan, rumusan masalah, batasan masalah, dan metode yang akan dilakukan untuk mengumpulkan data.

BAB II : Dasar Pemikiran

Bab ini berisi dasar pemikiran dari teori-teori yang relevan dan berkaitan dengan perancangan yang dikerjakan.

BAB III : Data dan Analisis Masalah

Bab ini berisi uraian dari data yang telah dikumpulkan berupa data intuisi, data produk, data khalayak sasaran, dan data hasil observasi serta analisis dari data yang telah di kumpulkan menggunakan teori-teori yang relevan.

BAB IV : Konsep dan Hasil Perancangan

Bab ini berisi konsep-konsep yang digunakan seperti konsep kreatif, konsep visual, dan konsep media beserta hasil penjabaran dari hasil perancangan yang telah dilakukan mulai dari sketsa hingga penerapan visual berdasarkan konsep yang dimuat.

BAB V : Penutup

Bab ini berisi kesimpulan dan saran yang didapat selama perancangan tugas akhir ini.

1. Pertanyaan Kuisisioner

1. Apa jenis kelamin Anda ?
 - A. Laki – laki
 - B. Perempuan
2. Berapa umur Anda?
 - A. 18 – 20
 - B. 21 – 30
 - C. 31 – 40
 - D. 40
3. Apa profesi Anda?
 - A. Pelajar / Mahasiswa
 - B. Pegawai Swasta
 - C. Wirausaha
 - D. Lainnya..
4. Apa alat transportasi yang sering Anda gunakan?
 - A. Motor Pribadi
 - B. Mobil Pribadi
 - C. Kendaraan Umum
 - D. Berjalan Kaki
 - E. Lainnya..
5. Apakah Anda sudah memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM)?
 - A. Ya
 - B. Tidak
6. Apakah Anda paham dan mengerti tentang tata cara berkendara yang baik?
 - A. Sangat Paham
 - B. Paham
 - C. Kurang Paham
 - D. Tidak Paham
7. Apakah Anda pernah secara sadar ataupun tidak sadar telah melakukan pelanggaran lalu lintas?
 - A. Pernah

- B. Tidak Pernah
8. Apakah Anda pernah terjebak dalam kemacetan?
- A. Pernah
- B. Tidak Pernah
9. Apakah Anda pernah terjebak dalam suatu kemacetan namun tidak menemukan penyebab kemacetan tersebut?
- A. Pernah
- B. Tidak Pernah
10. Dari kemacetan yang Anda alami, apa penyebab dari kemacetan tersebut?
- A. Kecelakaan
- B. Penyempitan Jalan
- C. Faktor Kendaraan Lain
- D. Kerusakan Jalan
- E. Lainnya..
11. Apakah Anda mengetahui tentang proses terjadinya kemacetan?
- A. Sangat Tahu
- B. Tahu
- C. Cukup Tahu
- D. Tidak Tahu
12. Apakah Anda sering melihat media iklan seperti banner, poster, *billboard*, dan lainnya di jalan?
- A. Sangat Sering
- B. Sering
- C. Cukup Sering
- D. Tidak Pernah
13. Menurut Anda apakah kampanye edukasi etika berkendara perlu dilakukan untuk mengurangi kemacetan?
- A. Sangat Perlu
- B. Perlu
- C. Cukup Perlu
- D. Tidak Perlu

2. Sketsa

