

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Transportasi atau perangkutan adalah kegiatan perpindahan orang atau barang dari satu tempat (asal) ke tempat lain (tujuan) dengan menggunakan sarana kendaraan (Warpani, 2002). Transportasi darat memiliki berbagai macam bentuk dan fungsi, ada yang digunakan secara pribadi dan ada pula yang digunakan secara umum. Transportasi terbagi menjadi beberapa jenis , diantaranya adalah transportasi udara, laut dan darat. Jenis transportasi udara secara umum adalah (pesawat terbang dan helicopter), transportasi laut (kapal motor , perahu layar, perahu dayung), transportasi darat (mobil, motor, kereta api, sepeda). Transportasi darat adalah jenis alat transportasi yang paling banyak digunakan dan sering ditemui oleh manusia.

Perkembangan transportasi setelah jaman industrialisasi berjalan dengan sangat cepat, demikian juga dengan inovasi – inovasi yang berkembang sangat cepat. Perkembangan desain dan teknologi pada kendaraan ditujukan untuk perkembangan kebutuhan efisiensi dan efektifitas kendaraan serta penyesuaian terhadap zaman. Hal tersebut kemudian mempengaruhi terhadap jumlah pengguna kendaraan bermotor di Dunia yang mengalami peningkatan. Peningkatan tersebut dapat dibuktikan melalui perkembangan jumlah produksi mobil di dunia, di tahun 1999 produksi mobil berjumlah 39 juta, di tahun 2011 produksi mobil berjumlah hampir mencapai 60 juta. Dalam waktu 12 tahun jumlah produksi mobil di dunia sudah bertambah sekitar 50 persen dari jumlah sebelumnya dan diperkirakan di dunia sudah ada 1 miliar lebih mobil yang berlalu lalang, dimana angka 1 miliar telah di capai pada tahun 2010 (worldometers.info, 2014).

Tetapi di beberapa Negara maju seperti Negara Belanda, Penggunaan kendaraan bermotor memiliki jumlah yang hampir tersaingi oleh pengguna sepeda. Warga Belanda yang menggunakan sepeda untuk kegiatan sehari – hari mencapai 31,2%, sedangkan yang menggunakan kendaraan bermotor pribadi mencapai 48,5% dan yang memilih kendaraan umum mencapai 11%

(web.inilah.com, 2013). Ada beberapa alasan yang menjadikan masyarakat Belanda banyak menggunakan sepeda, diantaranya adalah adanya dukungan dari pemerintah Belanda mengenai infrastruktur untuk pengguna sepeda yang memadai. Kemudian adalah letak geografis Belanda yang umumnya datar dan tidak berbukit – bukit, serta luas kota yang umumnya tidak terlalu luas.

Di Indonesia pengguna kendaraan bermotor pribadi sangat mendominasi yang mencapai 80.3%, kemudian pengguna kendaraan umum mencapai 16.7% dan pengguna sepeda hanya mencapai 3% (Kompas, 2013), kendaraan bermotor banyak digunakan masyarakat karena alasan kecepatan untuk ketepatan waktu.

Kota Bandung merupakan pusat aktivitas dari provinsi Jawa Barat. Kota Bandung kian lama kian padat, selain karena laju pertumbuhan penduduk di Bandung yang secara umum semakin meningkat, kepadatan ini juga dipengaruhi oleh tingkat mobilitas penduduk di Kota Bandung yang cukup tinggi. Sebagai kota besar yang memiliki fasilitas yang lengkap dalam berbagai bidang (pariwisata, pendidikan, kuliner, budaya, ekonomi, dsb). Penduduk Kota Bandung pada tahun 2012 adalah sebanyak 2.455.517 jiwa (BPS Kota Bandung). Dari tahun 2007-2012 rata-rata pertumbuhan penduduk adalah 1,06%. Luas wilayah Kota Bandung adalah 167,7 km². Secara morfologi, kawasan Kota Bandung terletak di bagian tengah “Cekungan Bandung”. Iklim Kota Bandung dipengaruhi oleh iklim pegunungan di sekitarnya, yang secara alamiah tergolong daerah yang cukup sejuk.

Jumlah kendaraan di Kota Bandung mengalami peningkatan 10 – 15 persen setiap tahunnya (Puji Lestari, 2010). Pada tahun 2011 Persentase penggunaan kendaraan bermotor pribadi di Kota Bandung yakni sebanyak 86,7%, pengguna kendaraan umum sebanyak 11,2% dan pengguna sepeda 2,1% (Kompas, 2013). Di tahun 2012 menurut data Dinas Perhubungan, jumlah kendaraan di Kota Bandung mencapai 1,2 juta kendaraan yang terbagi 400 ribu kendaraan mobil dan 800 ribu kendaraan sepeda motor, pennggunanya didominasi oleh pekerja dan pelajar di Kota Bandung. Jumlah tersebut belum termasuk kendaraan dari beberapa kota disekitar Kota Bandung yang beraktivitas (Yanuar

We, 2012). Kota Bandung yang tidak begitu luas akan mendapatkan masalah jika terus menerus dijejali oleh kendaraan bermotor seperti kemacetan.

Banyaknya masyarakat Kota Bandung yang menggunakan kendaraan bermotor untuk melakukan aktivitas sehari-hari, akan menyebabkan semakin banyaknya gas buang emisi yang timbulkan oleh kendaraan bermotor dan mengakibatkan tercemarnya udara Kota Bandung. Kendaraan pribadi menyumbang gas polutan sebesar 22 persen terhadap udara Kota Bandung. Dengan kondisi geografis Kota Bandung yang berbentuk cekungan, keberadaan gas polutan tidak dapat segera menghilang, tetapi tetap berkumpul dan terakumulasi (Puji Lestari, 2006). Berdasarkan data Pusat Litbang Jalan dan Jembatan Kota Bandung, pengukuran polusi udara di beberapa ruas jalan Kota Bandung tahun 1996 sampai 2005 mengalami peningkatan polusi udara, khususnya pada partikel SPM10 yang mencapai angka 113,2 ppm/24 jam. Padahal kualitas standarnya adalah dibawah 100 ppm/24jam (Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 41 tahun 1992). Debu PM10 ini bersifat sangat mudah terhirup dan masuk ke dalam paru-paru, sehingga PM10 dikategorikan sebagai Respirable Particulate Matter (RPM). Akibatnya akan mengganggu sistem pernafasan bagian atas maupun bagian bawah (alveoli), sedangkan debu yang lebih kecil dari 10 μ m, akan menyebabkan iritasi mata, mengganggu serta menghalangi pandangan mata.

Kendaraan bermotor yang semula memiliki fungsi untuk mempermudah mobilitas keseharian, kini menjadi sebuah kendala besar yang memiliki dampak – dampak negatif untuk masyarakat itu sendiri. Masalah yang umum di temui adalah masalah kemacetan dan peningkatan polusi udara.

Melihat dampak negatif yang ditimbulkan dari banyaknya penggunaan kendaraan bermotor, Pemerintah Kota Bandung telah memiliki program pendekatan kepada masyarakat dalam hal kepedulian terhadap lingkungan, terutama dalam ketergantungan masyarakat terhadap kendaraan bermotor. Seperti adanya program Jum'at Bersepeda dan pelaksanaan *Program Car Free Day* (salah satu program untuk mengurangi dan mengendalikan pencemaran udara) Program ini berlangsung pada setiap hari minggu di Jl. Ir.H. Juanda (Dago), Jl. Merdeka dan Jl. Buah Batu. Pemerintah Kota Bandung juga telah menyediakan beberapa

fasilitas yang berhubungan dengan penggunaan sepeda, diantaranya adalah pengadaan jalur sepeda di beberapa ruas jalan serta pengadaan tempat penyewaan sepeda '*bike sharing*' yang terdapat di Jl. Cikapayang, Jl. Tamansari, Jl. Ganeca dan Jl. Buah Batu .

Sepeda merupakan alat transportasi darat yang biasa digunakan untuk menempuh jarak dekat, menengah bahkan untuk jarak jauh. Kota Bandung memiliki luas 167,7 km². Sehingga, penggunaan sepeda untuk kegiatan sehari – hari di Kota Bandung sangat baik untuk diterapkan pada masyarakatnya. Seperti halnya kota Amsterdam yang merupakan ibu kota Belanda memiliki luas 166 km² dan banyak penduduknya yang kemudian menggunakan sepeda. Hanya saja letak geografis Kota Bandung agak berbukit – bukit. Tetapi ada kelebihan lain yang dapat dijadikan alasan mengapa Kota Bandung cocok untuk bersepeda dalam kegiatan sehari - sehari, antara lain adalah udaranya yang relatif segar.

Dengan adanya program-program pemerintah yang berkaitan dengan penggunaan sepeda menghasilkan perkembangan yang cukup baik pada pertumbuhan pengguna sepeda di Kota Bandung. Perkembangan pengguna sepeda juga dapat dilihat dari hasil penjualan sepeda pada toko-toko penjual sepeda yang setiap tahunnya selalu mengalami peningkatan. Tetapi berdasarkan hasil pengamatan di beberapa daerah Kota Bandung, sekitar 64% dari 50 pesepeda yang melintas dalam rentang waktu 2 jam, tidak menggunakan perlengkapan untuk keamanan seperti helm ataupun pelindung sikut/lutut. Serta masih ada anggapan-anggapan lain mengenai penggunaan perlengkapan keamanan seperti malas, masalah harga dan lainnya. Saat ini biasanya sepeda hanya digunakan pada *event*, tempat – tempat tertentu atau hari – hari tertentu saja, masih belum banyak yang memakai sepeda untuk kegiatan sehari – hari (seperti ke kantor, sekolah menengah, kampus, berbelanja dan sebagainya).

Berdasarkan hasil pengamatan, sebagian pengguna sepeda masih belum mengindahkan keselamatan dirinya masing-masing, dikarenakan adanya beberapa fenomena yang terjadi. Hal tersebut tentu saja didasari karena minimnya media informasi yang di dapatkan, terutama informasi dalam bentuk publikasi cetak.

Dapat disimpulkan dari hal-hal diatas, maka perlu melakukan perancangan mengenai informasi keamanan bersepeda terhadap masyarakat Kota Bandung khususnya pesepeda. Dalam hal ini penulis akan membuat informasi dalam bentuk buku, yang berisi informasi mengenai penggunaan sepeda di Kota Bandung dengan memperhatikan keselamatan saat bersepeda.

1.2. Identifikasi Masalah

Berdasarkan Latar Belakang yang telah dipaparkan tersebut, maka dapat diidentifikasi masalah penelitian adalah kurangnya informasi mengenai keamanan dalam bersepeda di Kota Bandung, serta kurangnya kepedulian diri akan keselamatan dalam bersepeda.

1.3. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian pada latar belakang, maka dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimana cara melakukan pendekatan terhadap pesepeda Kota Bandung mengenai keselamatan dalam bersepeda ?
2. Bagaimana membuat sebuah media yang informatif dan menarik ?

1.4. Ruang Lingkup

Untuk menghindari masalah yang lebih luas, maka diperlukan pembatasan masalah. Dengan batasan masalahnya adalah Membuat media informasi mengenai keamanan bersepeda untuk masyarakat Kota Bandung, khususnya pesepeda di Kota Bandung.

1.5. Tujuan Perancangan

Adapun tujuan dari perancangan ini adalah untuk menginformasikan kepada masyarakat Kota Bandung khususnya pesepeda Kota Bandung, untuk dapat memahami mengenai pentingnya bersepeda serta pentingnya peduli terhadap keselamatan saat bersepeda. Sehingga kemudian diharapkan terciptanya kesadaran diri dalam memperhatikan keselamatan diri dan orang lain saat bersepeda.

Kemudian tujuan yang lainnya adalah sebagai media yang juga diharapkan dapat membantu efektifitas Pemerintah Kota Bandung terhadap program penggunaan sepeda yang telah dibentuk. Serta diharapkan dapat lebih serius lagi dalam pengadaan dan pengelolaan dalam memfasilitasi pengguna sepeda, yang kemudian akan berdampak terhadap semakin banyaknya masyarakat yang giat untuk bersepeda.

1.6. Manfaat Penelitian

1.6.1. Bagi Mahasiswa

Mahasiswa mampu merancang informasi yang efektif dan komunikatif melalui desain visual yang dirancang.

1.6.2. Bagi Masyarakat

Masyarakat mendapatkan pengetahuan mengenai pentingnya memperhatikan keselamatan dalam bersepeda.

1.7. Metode Pengumpulan Data

Penelitian yang dibedakan berdasarkan sumbernya menggunakan metode pencarian data kualitatif. Berikut adalah teknik pencarian data yang digunakan praktikan:

1.7.1. Observasi

Pengamatan langsung terhadap objek – objek yang ada di lapangan serta apa saja yang dilakukan.

1.7.2. Wawancara

Dialog (tatap muka) dengan pihak – pihak yang berkaitan langsung dengan hal yang diteliti.

1.7.3. Studi Pustaka

Studi pustaka yang dilakukan dengan mencari referensi atau data melalui buku yang berkaitan dengan hal yang dikerjakan.

1.8. Pembabakan

Sistem penyusunan laporan ini terdiri dari lima bab. Dimana penyusunanya merupakan gambaran dari konsep laporan yang dibuat agar terstruktur dengan

baik dan mudah dimengerti. Berikut susunan penulisan laporan tugas akhirtersebut adalah sebagai berikut :

BAB I : PENDAHULUAN

Dalam bab ini penulis menjelaskan tentang latar belakang tugas akhir, permasalahan, ruang lingkup, tujuan perancangan, cara pengumpulan data dan analisis, kerangka perancangan, serta pembabakan.

BAB II : DASAR PEMIKIRAN

Menjelaskan dasar pemikiran dari teori-teori untuk digunakan sebagai dasar untuk merancang.

BAB III : DATA DAN ANALISIS MASALAH

Pada bab ini berisi data yang berkaitan dengan tugas akhir. Kemudian adalah pembentukan analisis data untuk menghasilkan konsep perancangan.

BAB IV : KONSEP & HASIL PERANCANGAN

Menjelaskan konsep pesan, konsep visual, serta konsep komunikasi marketing yang dipergunakan. Kemudian adalah penjelasan mengenai hasil perancangan, mulai dari sketsa hingga penerapan visual pada media.

BAB V : PENUTUP

Berisi kesimpulan dan saran.