



### **Hak cipta dan penggunaan kembali:**

Lisensi ini mengizinkan setiap orang untuk mengubah, memperbaiki, dan membuat ciptaan turunan bukan untuk kepentingan komersial, selama anda mencantumkan nama penulis dan melisensikan ciptaan turunan dengan syarat yang serupa dengan ciptaan asli.

### **Copyright and reuse:**

This license lets you remix, tweak, and build upon work non-commercially, as long as you credit the origin creator and license it on your new creations under the identical terms.

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Transportasi merupakan salah satu hal yang sangat penting di era globalisasi yang serba cepat ini. Berbagai macam alat transportasi digunakan warga Jakarta dalam beraktivitas sehari-hari, kendaraan pribadi menjadi salah satu alat transportasi yang paling diandalkan karena kemudahan dan kepraktisan yang diberikan. Akan tetapi menurut Setijowarno dalam Mughis (2020), penggunaan kendaraan pribadi yang berlebihan akan menimbulkan dampak negatif seperti kemacetan, polusi udara, pemanasan global, meningkatnya angka kecelakaan, dan dampak negatif lainnya. Salah satu solusi untuk mengatasi masalah ini adalah dengan penggunaan kendaraan umum.

Polusi udara yang terjadi di Jakarta tergolong cukup parah. Data riset AirVisual dari IQAir (2021), menunjukkan bahwa kualitas udara di Jakarta mencapai angka 131 US AQI, data tersebut menjadikan Jakarta sebagai kota dengan tingkat polusi udara terbesar kedua di dunia setelah New Delhi, India. Buruknya kualitas udara di Jakarta disebabkan oleh maraknya penggunaan kendaraan bermotor dan banyak di antaranya tidak mengikuti regulasi emisi yang seharusnya, dengan banyak yang masih menggunakan bahan bakar diesel atau mengeluarkan emisi yang jauh lebih tinggi dari regulasi yang telah ditetapkan (IQAir, 2021). Menurut Saifudin (2019), kendaraan bermotor menyumbang 47-90% polusi udara. Untuk itu, setidaknya 50% dari polusi udara bisa dikurangi dengan menggunakan transportasi umum. Hal ini turut dihimbau oleh Anies Baswedan selaku Gubernur DKI Jakarta sebagaimana dikatakan dalam Alaidrus (2018), “Karena polusi udara ini adalah residu kegiatan kita semua. Ini tiap teman-teman dari sini naik mobil, naik motor, kan ikut nyumbang pada polusi udara kita”.

Terjadinya peningkatan mengenai kepemilikan dan penggunaan kendaraan pribadi membuat munculnya berbagai dampak, salah satunya kesehatan pernapasan

masyarakat. Berdasarkan survei yang telah dilakukan bahwa 70% penyebab utama pencemaran udara berasal dari gas kendaraan atau karbonmonoksida. Dalam jangka panjang nantinya, karbon monoksida yang dihirup setiap hari mampu menyebabkan kerusakan sistem pernapasan, terlebih pada masa pandemi Covid-19. (Kementerian Keuangan RI, 2020)

Jumlah kasus Covid-19 yang terus meningkat satu tahun belakangan ini juga membuat pemerintah mengeluarkan kebijakan *physical distancing* atau pembatasan jarak bagi seluruh sektor di Indonesia termasuk sektor transportasi. Salah satu kebijakan pemerintah yang dibuat pada sektor transportasi ialah pembatasan pelayanan angkutan umum di Jakarta. Namun hal ini membuat di beberapa halte dan stasiun terjadinya penumpukan penumpang yang membuat masyarakat mulai takut untuk menggunakan jasa transportasi umum. (Kementerian Keuangan RI, 2020)

Adanya ajakan dari Gubernur DKI Jakarta untuk menggunakan kendaraan umum dan ketersediaan transportasi umum sendiri yang semakin memadai dan berkembang menjadi lebih baik, rupanya tidak cukup. Masih banyak masyarakat yang enggan menggunakan kendaraan umum, meskipun telah merasakan langsung dampak negatif dari penggunaan kendaraan pribadi seperti kemacetan dan polusi udara. Hal ini diperkuat dengan riset yang dilakukan Institute For Transportation And Development Policy (ITDP), pada tahun 2019 dinyatakan bahwa hanya 25% warga Jakarta yang menggunakan transportasi umum (Prabowo, 2019).

Terdapat berbagai alasan mengenai perilaku masyarakat Jakarta yang enggan menggunakan transportasi umum. Menurut Fadli (2020) banyak transportasi umum di Jakarta yang masih kurang bisa dipercaya atau diandalkan, seperti transportasi umum yang belum terintegrasi satu sama lain membuat waktu tempuh malah menjadi semakin lama dan membuat perjalanan ke tepat tujuan menjadi rumit, lebih mahal dan kurang praktis, selain itu penggunaan transportasi umum di Jakarta juga kurang dipercaya karena dianggap kurang aman dan nyaman karena harus berdesakan dengan orang lain yang tidak dikenal membuat banyak masyarakat lebih memilih menggunakan transportasi pribadi, padahal saat ini sudah banyak

transportasi umum yang terintegrasi dan dapat diandalkan dan dipercaya dalam hal keamanan, keamanan serta kepraktisan salah satunya adalah MRT Jakarta.

Ki Darmaningtyas selaku ketua Institut Studi Transportasi dalam Dananjaya (2021) menyatakan bahwa selain dengan melakukan pembenahan transportasi umum di Jakarta, pengadaan kampanye untuk menggunakan kendaraan umum merupakan hal yang penting karena penerapan kampanye tersebut dianggap masih cukup minim, sehingga diperlukan kampanye sosial untuk merubah pola pikir dan mengajak warga Jakarta untuk menggunakan transportasi umum demi mengurangi polusi udara di daerah Jakarta. Berdasarkan latar belakang tersebut, maka pada tugas akhir ini penulis berencana merancang kampanye untuk meningkatkan kepercayaan sekaligus mengajak warga Jakarta dalam menggunakan transportasi umum di Jakarta, salah satunya yaitu MRT Jakarta.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang di atas, maka rumusan masalah dari perancangan ini adalah bagaimana merancang kampanye yang dapat meningkatkan kepercayaan masyarakat terhadap penggunaan MRT Jakarta.

## **1.3 Batasan Masalah**

Berikut merupakan batasan masalah yang telah di buat untuk membuat penelitian ini lebih terfokus dan terarah. Batasan transportasi umum yang dimaksud dalam kampanye ini meliputi MRT Jakarta. Target sasaran desain dari kampanye ini melingkupi berbagai kriteria berupa

- A. Demografis
  - a. Jenis Kelamin : laki laki dan perempuan
  - b. Usia : Dewasa awal dengan usia 20-30 tahun  
berdasarkan kriteria usia menurut departemen kesehatan RI
  - c. Aktivitas : Pelajar dan karyawan
  - d. Pendidikan Terakhir : SMA dan S1
  - e. Target audience : Ses B-A

- f. Pengeluaran : Rp 1,8 juta-3 juta perbulan berdasarkan kriteria darifrontier
- g. Bahasa : Bahasa Indonesia dan Inggris.
- B. Geografis
  - a. Kota : DKI Jakarta
  - b. Jenis Hunian : Rumah, Kost atau Apartemen
- C. Psikografis

Masyarakat yang memiliki mobilitas yang tinggi, merujuk pada efisiensi waktu dan biaya transportasi dalam sehari-hari.

#### **1.4 Tujuan Tugas Akhir**

Tujuan dari tugas akhir ini adalah untuk merancang kampanye sosial yang dapat menyampaikan pesan secara tepat dan efektif agar warga Jakarta memiliki kepercayaan untuk menggunakan MRT Jakarta sebagai pilihan dalam menjalani aktivitasnya sehari-hari.

#### **1.5 Manfaat Tugas Akhir**

Manfaat dari perancangan tugas akhir ini adalah sebagai berikut.

##### 1. Bagi Penulis:

Dengan perancangan tugas akhir ini, penulis dapat menerapkan ilmu dan pengetahuan yang telah didapatkan selama proses perkuliahan di Universitas Multimedia Nusantara melalui perancangan kampanye.

##### 2. Bagi Orang Lain:

Memberikan pengetahuan kepada masyarakat mengenai penggunaan MRT Jakarta dan meningkatkan kepercayaan masyarakat Jakarta untuk menggunakan MRT Jakarta.

##### 3. Bagi Universitas:

Hasil perancangan tugas akhir ini dapat digunakan sebagai referensi bagi mahasiswa yang ingin mencari tahu informasi seputar perancangan kampanye sosial beserta hubungannya dengan MRT Jakarta.