



Hak cipta dan penggunaan kembali:

Lisensi ini mengizinkan setiap orang untuk menggubah, 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 III

METODOLOGI

3.1. Gambaran Umum Penelitian

Dalam proses pengumpulan data berdasarkan topik permasalahan yang telah diuraikan sebelumnya, penulis menggunakan metode penelitian kualitatif guna memahami lebih dalam akar permasalahan yang ada. Teknik pengumpulan data dilakukan dengan beberapa tahapan.

Tahap pertama adalah mengobservasi situasi dan kondisi lapangan secara langsung. Pada tahapan ini penulis terjun kelapangan untuk menganalisa, merasakan dan melihat keadaan sekitar pada saat itu. Hal ini berguna untuk mengetahui bagaimana dan apa saja yang terjadi di lapangan dalam waktu sebenarnya. Waktu dilakukannya observasi disesuaikan dengan tujuan data apa saja yang ingin diperoleh. Dalam hal ini penulis melakukan observasi perilaku dan menganalisa keadaan saat waktu paling aktif lalu lintas DKI Jakarta.

Tahap kedua adalah mengumpulkan teori dan literatur yang mendukung penelitian. Sumber yang paling banyak digunakan adalah buku dan artikel sesuai topik penelitian. Secara garis besar, topik yang penulis telusuri seputar polusi udara, media promosi, kesehatan, dan desain. Selain kedua sumber diatas, penulis juga mencari data-data pendukung lainnya dari media informasi lainnya, seperti berita online, situs lembaga pemerintah ataupun situs organisasi sosial.

Tahap ketiga adalah melakukan wawancara narasumber para ahli dalam bidangnya. cara ini membantu penulis mendapatkan data dan informasi pendukung lainnya dari sudut pandang mereka yang terjun langsung dalam bidangnya selama bertahun-tahun. Pada tahapan ini penulis diharapkan dapat bertukar pikiran dan meminta saran yang dapat membantu topik penelitian dan pengumpulan data.

Tahapan terakhir adalah menyebarkan kuisisioner kepada *target audience*. *Target audience* dalam penelitian tugas akhir ini adalah responden yang menggunakan sepeda motor sebagai transportasi sehari-hari. Data responden yang dibutuhkan adalah mereka yang beraktifitas di daerah sekitar DKI Jakarta agar penulis dapat memahami lebih dalam seperti apa perilaku, kebiasaan hingga selera mereka dalam memilih suatu informasi visual untuk di baca.

Setelah hasil data penelitian metode kualitatif terkumpul, penulis akan melakukan analisa rancangan berdasarkan data-data yang telah diperoleh. Dari data yang telah terkumpul akan penulis *breakdown* guna mencari eksplorasi ide akan seperti apa konsep visual yang sesuai dengan solusi masalah berdasarkan analisa data permasalahan dan *target audience* itu sendiri.

3.1.1. Observasi

Pada tahapan pertama, penulis berusaha mengamati perilaku para pengendara motor di jalan raya, khususnya pada jam macet. Selain itu

penulis juga mengamati bagaimana situasi keadaan pada saat itu, mulai dari bagaimana cara mereka membawa motor, kemudian motor jenis apa yang mereka gunakan, media apa saja yang kira-kira dapat digunakan untuk menyebarluaskan informasi, sumber polusi udara emisi kendaraan apa saja yang menjadi ancaman pengendara bermotor, apakah mereka sudah menggunakan masker, dan masker seperti apa yang mereka gunakan.

Penulis melakukan observasi di seputaran rute jalan padat kendaraan di DKI Jakarta. Lokasi observasi yang penulis lakukan adalah jalan Kalimalang, Pondok Gede, Taman Mini dan Gatot Subroto Jakarta Timur, jalan Palmerah dan Joglo untuk bagian Jakarta Barat, Kelapa Gading dan Cempaka Putih Jakarta Barat, selanjutnya pada Jakarta pusat observasi dilakukan di daerah Salemba, Matraman dan Menteng. Kemudian Jakarta selatan dengan lokasi yang paling banyak yaitu Tebet, Casablanca, Pancoran, Tendean, Radio Dalam, Fatmawati, Blok M, Pondok Indah dan Antasari.

Observasi dilaksanakan pada waktu jam padat kendaraan di DKI Jakarta, yaitu mulai dari pukul 08.00 WIB sampai sekitar 09.30 WIB dan pukul 17.00 WIB sampai 19.00 WIB. Analisa pengumpulan data di tujukan pada jam aktifitas lalu lintas paling aktif yaitu pada jam berangkat dan pulang kerja antara kurun waktu hari Senin sampai dengan Jum'at. Terkadang penulis juga melakukan pengamatan di lapangan pada hari-hari libur seperti sabtu dan minggu.

Dalam observasi ini terlihat bahwa volume kendaraan roda dua memang jauh lebih banyak dibandingkan dengan jumlah kendaraan roda empat. Jenis kendaraan roda dua yang banyak ditemukan adalah matik dan motor bebek, tetapi masih ditemukan beberapa kendaraan yang gas buangnya terlihat dan tercium seperti motor-motor lama dan motor 2 tak. Ada juga motor keluaran baru tetapi sudah mengeluarkan asap putih.

Dalam keadaan bergerak biasanya pengendara roda dua menggunakan hampir seluruh ruas jalan yang ada, pada saat macet ataupun padat mereka mengambil ruang yang ada untuk dilewati. Bahkan kadang terkesan memaksa dan malah membahayakan diri sendiri. Beberapa dari mereka terlihat fokus mencari peluang-peluang yang dapat mereka gunakan untuk mencapai tujuan dengan cepat. Namun Banyak juga dari mereka yang santai namun pasti melewati jalur bagian kiri tanpa selap selip.

Sepertinya pada saat mereka sedang berkendara memang kecil kemungkinan menarik perhatian mereka untuk melihat atau membaca sebuah informasi yang ada di sekeliling mereka. Namun ada kesempatan saat dimana mereka berhenti total menunggu lampu merah berubah menjadi hijau. Banyak dari mereka yang menengok dan melihat-lihat apa yang ada di sekitar mereka seperti poster pada billboard atau papan iklan di pinggir jalan, spanduk, umbul-umbul yang isinya mempromosikan barang konsumsi atau bahkan stiker grafis atau kata-kata humoris yang ditempel di spakbor bagian belakang. Memang waktunya kurang dari 2

menit, tetapi cukup untuk menyampaikan pesan secara singkat. Apalagi jumlah mereka bisa terbilang banyak yaitu sekitar 20 – 40 motor bahkan lebih, belum lagi ditambah dengan orang yang ikut dibonceng.



Gambar 3.1 *Billboard* di perempatan lampu merah

Sumber: Dokumentasi Pribadi.

Udara disekitar kemacetan terasa panas dan menyesakkan. Terlihat beberapa dari mereka menggunakan masker mulut, tetapi kebanyakan hanya menggunakan masker berupa *surgery mask* ataupun masker yang berbahan kain. Banyak juga dari mereka yang terlihat belum menggunakan masker mulut, mereka seperti tidak terganggu oleh kondisi udara yang mereka hirup. Hal yang paling mengganggu mereka adalah saat dimana posisi pengendara motor sedang berada di belakang bus yang emisinya mengeluarkan gas buang hitam pekat yang berbahaya.

Memang banyak kendaraan umum berupa bus, mikrolet dan metro mini yang gas buangnya terbilang parah, hal tersebut dapat dilihat dari

kepekatan dan aroma yang menusuk hidung, jelas hal tersebut sangat berbahaya apabila terhirup dalam intensitas sering. Namun jumlah mereka sedikit dibandingkan kendaraan pribadi, dan lokasi penyebarannya tidak merata. apalagi sekarang kemacetan makin parah dan sudah menyebar dimana-mana dalam jangka waktu yang lama.



Gambar 3.2 Media poster pada mini market.

Sumber: dokumen Pribadi

Parahnya, pada waktu aktifitas berangkat dan pulang kerja bisa terjadi kemacetan selama satu jam hingga dua setengah jam. Penyebabnya adalah volume kendaraan yang besar keluar ke jalanan pada waktu yang bersamaan. Jadi sebenarnya sumber terbesar penyebab polusi udara emisi kendaraan bukanlah kendaraan umum, melainkan jumlah kendaraan pribadi yang mengerikan.

Untuk menghindari kondisi macet atau sekedar istirahat sejenak, mereka biasanya melipir ke mini market yang berada di dekat mereka

seperti indomart, alfa mart, dan *Seven Eleven*. Banyak juga dari mereka menyempatkan diri untuk mengisi BBM saat jalan pulang. Hal ini terlihat dari ramainya pengunjung di malam hari dibandingkan dengan pagi hari.



Gambar 3.3 Mini banner kampanye sosial yang ada di indomart.

Sumber: Dokumentasi Pribadi

pada daerah dimana dilakukannya observasi terlihat jarang adanya pejalan kaki yang berlalu-lalang. Mereka yang menggunakan mobil pun tidak terkena dampak emisi secara langsung. Objek yang paling rentan terhadap polusi udara adalah pengendara motor. Mereka berdiri langsung di tengah-tengah sumber polusi udara, dan parahny mereka berada di lokasi tersebut dengan waktu yang relatif lama dan intensitas yang sering. apabila mereka tidak berupaya untuk melindungi diri mereka tentu akan sangat berbahaya bagi kesehatannya.



Gambar 3.4 Stiker motor dapat digunakan sebagai media informasi.
Sumber: Dokumentasi Pribadi

Dari hasil analisa observasi yang dilakukan, maka penulis dapat menarik kesimpulan bahwa daerah macet sudah menyebar hampir diseluruh jalan DKI Jakarta. Jalanan terpadat berada pada pusat ekonomi DKI Jakarta seperti Sudirman, SCBD, Kuningan, Kasablanca, Senopati, dan Pondok Indah. Perilaku pengendara motor pada saat padat terlihat berkendara dengan agresif. Momentum mereka dapat melihat atau membaca suatu media informasi adalah saat mereka menunggu lampu merah dan saat mereka berhenti untuk mengisi bensin atau berkunjung ke minimarket untuk istirahat atau menghindari macet. kecil kemungkinan memberikan informasi meskipun saat mereka terjebak dalam keadaan macet karena mereka lebih fokus untuk berkendara.



Gambar 3.5 Antrian pengisian bensin di SPBU siang hari

Sumber: Dokumentasi Pribadi

Mayoritas jenis kendaraan roda dua yang mereka gunakan adalah matik dan bebek, motor 2 tak dan motor tua jauh lebih sedikit dibanding jenis motor lainnya. Pada saat lampu merah, ada sekitar 20-40 pengendara bahkan lebih. Banyak dari mereka yang melihat sekitar, saat ini lah adanya peluang mereka melihat atau membaca poster yang ada pada billboard, spanduk dan umbul-umbul yang ada di sekitar jalan. Pengendara motor yang sudah dan belum menggunakan masker bisa memiliki perbandingan kasar 50:50. Dilihat dari para pengguna masker, kebanyakan dari masker yang mereka gunakan tidak cukup untuk melindungi paru-paru mereka dari racun polusi udara.



Gambar 3.6 banyak pengendara yang belum menggunakan masker

Sumber: Dokumentasi Pribadi

Korban utama dari racun polusi udara adalah pengendara motor, sumber ancaman berasal dari volume kendaraan itu sendiri termasuk banyaknya jumlah motor yang beredar di jalanan. Memberikan informasi kepada pengendara motor dapat dilakukan melalui media-media yang ada di dekat lampu merah berupa billboard, poster, dan media konvensional lainnya. Namun hal ini dirasa masih kurang, maka dari itu Selain berada di jalanan, ada saat dimana mereka dapat melihat media informasi berupa media konvensional pada saat mereka berada di SPBU, Bengkel motor, toko asesoris motor, tempat parkir, dan mini market.

UMMN



Gambar 3.7 Bengkel ban motor.

Foto: Dokumentasi pribadi

3.1.2. Wawancara

Wawancara dilakukan pada Senin, 25 November 2013 di RSUP Persahabatan Jakarta Timur. Narasumber yang diwawancarai adalah seorang pakar kesehatan pernafasan dan paru-paru, dr. Agus Dwi Susanto Sp.P. selaku ketua Divisi Paru Kerja dan Lingkungan Departemen Pulmonologi dan Ilmu Kedokteran Respirasi FKUI RSUP Persahabatan.

Kesimpulan dalam wawancara tersebut adalah kualitas udara di DKI Jakarta memang lebih buruk kualitasnya dibandingkan dengan kota-kota besar lainnya di Indonesia. Paparan polusi udara mempunyai efek akut dan kronik pada kesehatan, efek akut akan dirasakan dalam jangka pendek seperti batuk, mata berair, sakit tenggorokan, sesak nafas, dan kambuhnya asma. Sedangkan efek kronik dapat dirasakan pada jangka

waktu yang lama yaitu 5-10 tahun, tergantung daya tahan dan penyakit yang diderita individu tersebut.

Adapun beberapa efek kronik paparan polusi udara dalam jangka waktu yang lama yaitu, jantung koroner, penyakit paru-paru kronik, kanker, khususnya kanker paru, stroke dan timbulnya penyakit asma pada penderita yang belum memiliki penyakit tersebut.

Menurut dr. Agus Dwi Susanto Sp.P. pada daerah DKI Jakarta, khususnya populasi yang tinggal di perkotaan terjadi peningkatan keluhan gangguan pada kasus respirasi. Beliau juga menjelaskan ada beberapa populasi khusus yang rentan terhadap polusi udara, yaitu usia lanjut, anak-anak, orang yang sebelumnya memiliki gangguan respirasi, dan mereka yang memiliki aktifitas di luar ruangan khususnya pengendara motor.

Polusi udara memang tidak dapat dihindari, namun dampaknya dapat diminimalisir dengan menggunakan masker udara. Tetapi tidak semua masker dapat melindungi saluran pernafasan dari zat-zat polusi. Dibutuhkan masker yang mempunyai kemampuan filterisasi kurang dari 10 mikron untuk melindungi tubuh secara maksimal.

Adapun upaya lainnya untuk mengurangi dampak buruk polusi udara bagi kesehatan adalah dengan meningkatkan daya tahan tubuh, mengonsumsi makanan yang mengandung anti oksidan, menghindari rute macet, dan mengganti masker secara berkala.

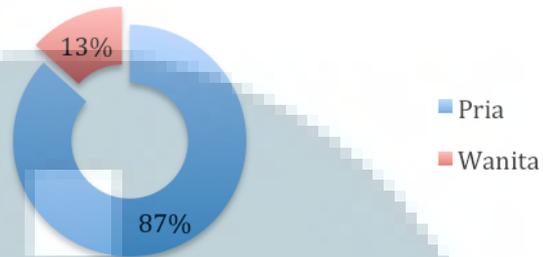
Menurut beliau kesadaran masyarakat terhadap bahaya yang ditimbulkan polusi udara masih kurang, hal tersebut dapat dilihat dari banyaknya orang yang mengalami gangguan respirasi belakangan ini karena banyak orang yang menyepelekan isu dampak polusi udara. Beliau menambahkan bahwa polusi udara adalah *'the silent killer'*. tidak dapat terlihat namun mematikan. Untuk itu sangat penting meningkatkan kesadaran masyarakat DKI Jakarta mengenai dampak polusi udara pada kesehatan

3.1.3. Kuisisioner

Kuisisioner disebar mulai dari tanggal 28 Oktober 2013 sampai dengan 8 November 2013 dengan total responden berjumlah 68 orang. Lokasi penyebaran kuisisioner tersebut dilakukan melalui media internet, seperti *facebook, twitter, path, email*, dan membuat forum khusus survei di kaskus pada forum diskusi kendaraan roda dua.

Secara garis besar, pertanyaan yang penulis lontarkan mengenai pertanyaan dasar, seperti identitas, kebiasaan mereka berkendara, pengetahuan mereka terhadap masker dan polusi, dan opini mereka mengenai komunikasi visual. total pertanyaan yang penulis ajukan diluar identitas dasar berjumlah 40 pertanyaan, namun hanya 29 pertanyaan yang akan penulis masukkan dalam laporan penelitian sebagai pertanyaan yang paling releva. Sisanya sebagai pertanyaan pendukung data. Berikut adalah rincian pertanyaan sekaligus hasil survei dari tiap-tiap pertanyaan.

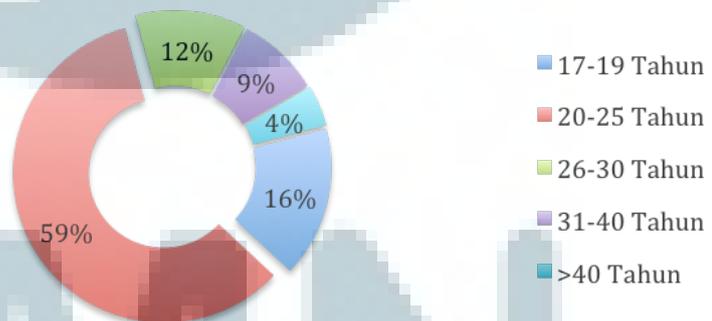
Jenis Kelamin



Gambar 3.8 Jenis kelamin responden

Mayoritas responden adalah pria dengan total 59 orang, sedangkan wanita sebanyak 9 orang saja. berdasarkan hasil kuisisioner maka target utama penelitian ini adalah Pria.

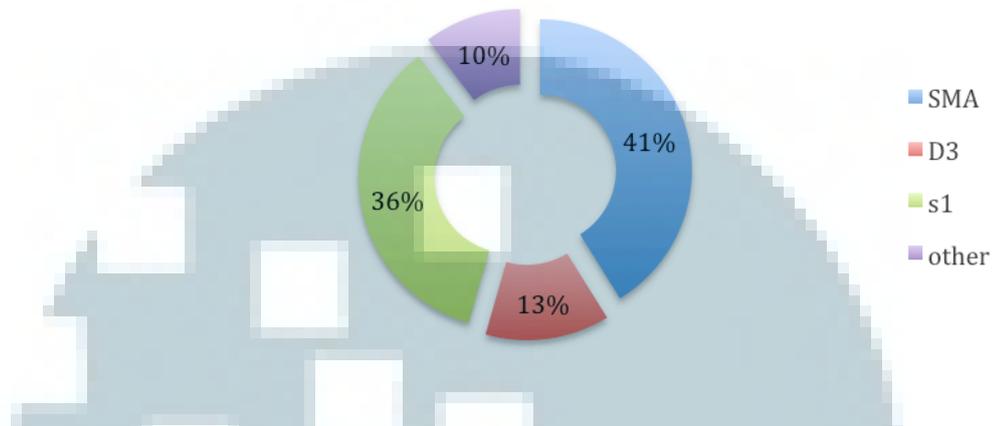
Usia



Gambar 3.9 usia responden

responden terbanyak adalah responden dengan jarak umur 20 – 40 tahun dengan total jumlah 57 responden. Sedangkan 11 responden sisanya berumur 17-19 tahun. dapat disimpulkan mayoritas usia mereka masuk dalam kategori dewasa awal.

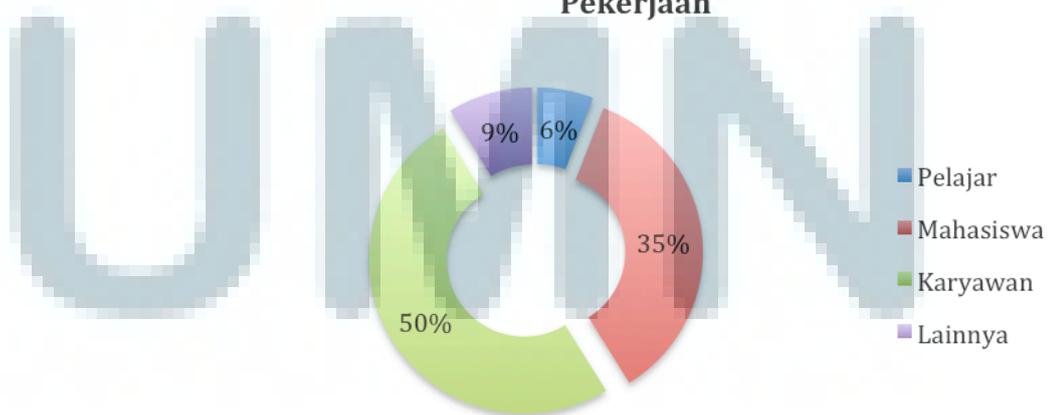
Pendidikan



Gambar 3.10 Pendidikan responden

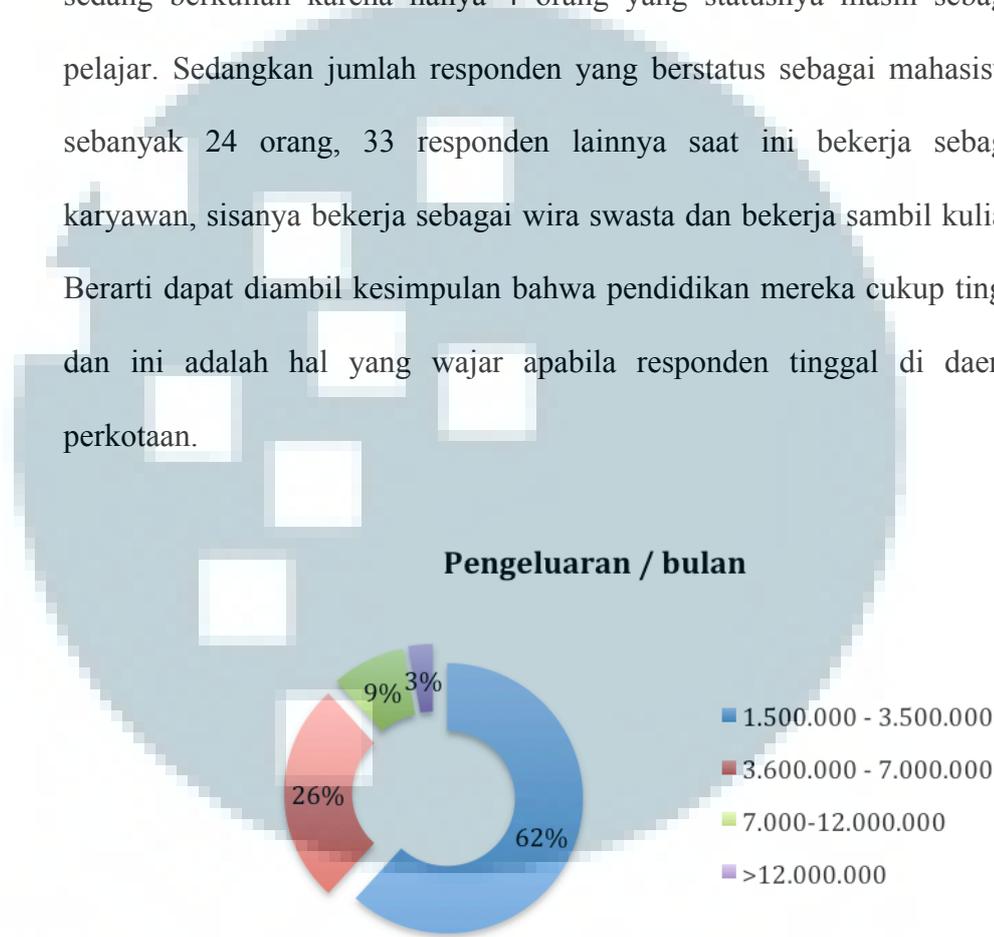
Bila dilihat dari latar belakang pendidikannya, mereka termasuk orang-orang yang dapat mengerti informasi dengan baik dan kemungkinan akan diaplikasikan oleh mereka apabila hal tersebut berguna dan mempunyai dampak positif bagi mereka. pendidikan terakhir yang dimiliki responden mayoritas adalah SMA sebanyak 28 orang, disusul S1 sebanyak 24 orang.

Pekerjaan



Gambar 3.11 Pekerjaan responden

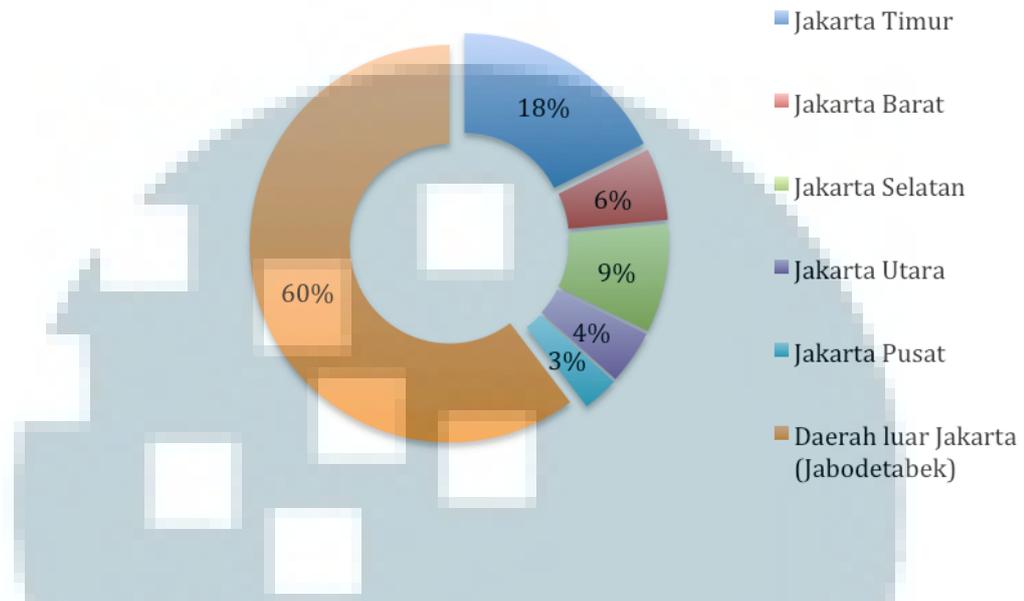
Walaupun pendidikan terakhir mereka kebanyakan hanya mencapai SMA, namun kemungkinan besar banyak dari mereka yang sedang berkuliah karena hanya 4 orang yang statusnya masih sebagai pelajar. Sedangkan jumlah responden yang berstatus sebagai mahasiswa sebanyak 24 orang, 33 responden lainnya saat ini bekerja sebagai karyawan, sisanya bekerja sebagai wira swasta dan bekerja sambil kuliah. Berarti dapat diambil kesimpulan bahwa pendidikan mereka cukup tinggi dan ini adalah hal yang wajar apabila responden tinggal di daerah perkotaan.



Tabel 3.12. Pengeluaran responden

pengeluaran responden dalam sebulan paling banyak dalam jarak Rp. 1.500.000 sampai dengan Rp. 3.500.000 sebanyak 42 responden. Dapat dibayangkan mereka cukup mampu dilihat dari segi ekonomi secara personal.

Tempat Tinggal



Gambar 3.13 Tempat tinggal responden

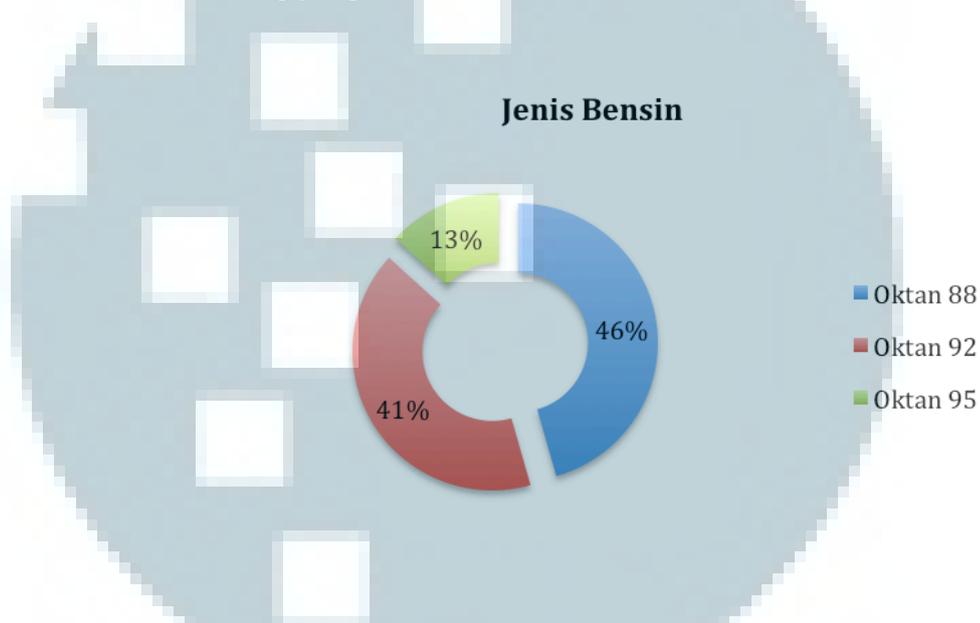
Kebanyakan dari pengendara yang beraktifitas di DKI Jakarta menurut survei paling banyak berasal dari Jabodetabek, tak mengherankan karena DKI Jakarta merupakan pusat ekonomi dan pemerintahan.

Jenis Kendaraan



Gambar 3.14 Jenis kendaraan responden

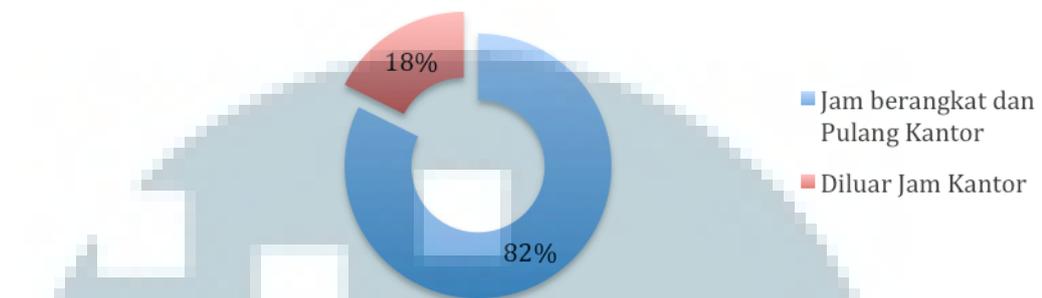
Jenis kendaraan yang responden pakai, motor 4 tak karburator yang masih berkeliaran di Jakarta hampir sebanding dengan 4 tak mesin injeksi. Hal ini berpengaruh pada gas buang yang mereka keluarkan yang mana mereka pula yang menghirup. Semakin banyak motor 4 tak Injeksi dengan gas buang yang minim akan lebih sedikit mencemari udara.



Gambar 3.15 Jenis bensin

Oktan 88 atau biasa dikenal dengan BBM premium masih mendominasi dalam penggunaan BBM kendaraan pribadi. Hal ini mungkin dipengaruhi harga beli sedikit lebih murah, namun hal ini dapat dilihat sebagai peluang untuk mengajak masyarakat untuk berpartisipasi dalam mengurangi dampak polusi udara, karena sebenarnya oktan 92 memiliki banyak keunggulan walau harganya sedikit lebih mahal.

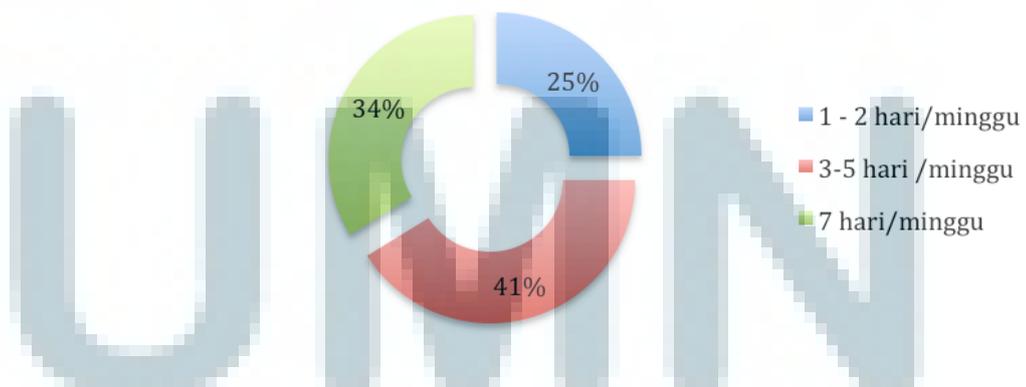
Waktu Aktifitas berkendara



Gambar 3.16 Waktu aktifitas berkendara

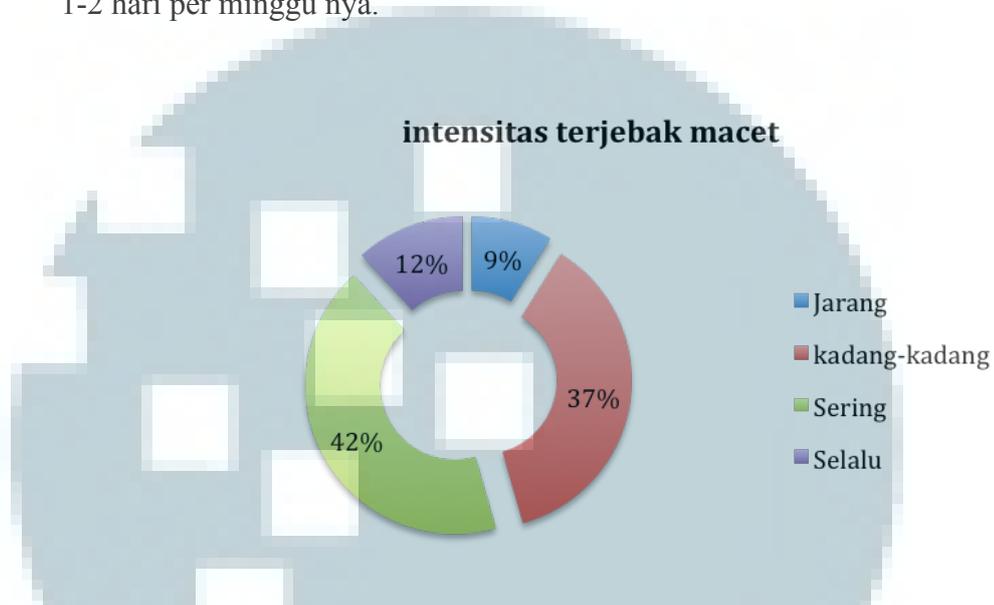
dari data yang didapat, mayoritas dari pengendara melakukan aktifitas berkendara pada saat jam padat lalu lintas yaitu pada jam berangkat dan pulang kantor. Kemungkinan besar mereka akan terkena macet, minimal mereka akan melewati jalur padat kendaraan yang mengakibatkan banyaknya polusi udara yang mereka hirup.

Berkendara melalui Rute Macet



Gambar 3.17 Intensitas responden melalui rute macet

pengendara motor hampir setiap hari melewati rute macet di DKI Jakarta. Hanya 17 responden yang melewati rute macet dengan intensitas 1-2 hari per minggu nya.

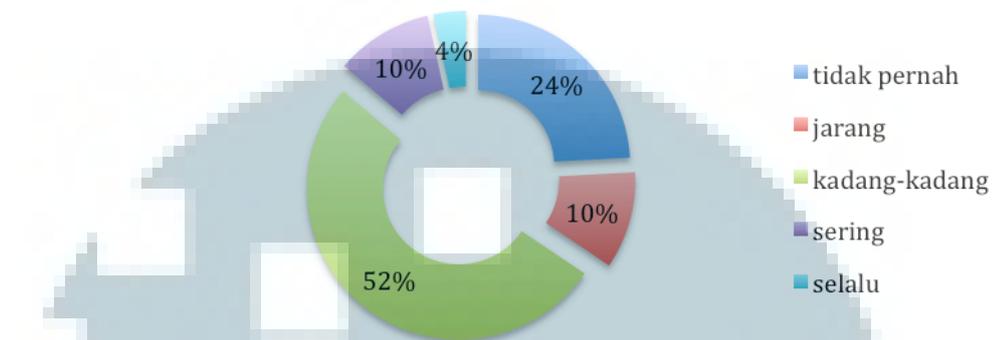


Gambar 3.18 Intensitas pengendara terjebak macet

dan 29 responden dalam survei ini menyatakan bahwa mereka berkendara terkena macet dengan intensitas yang sering. dan hampir setiap responden berkendara pasti terkena macet.

U M M N

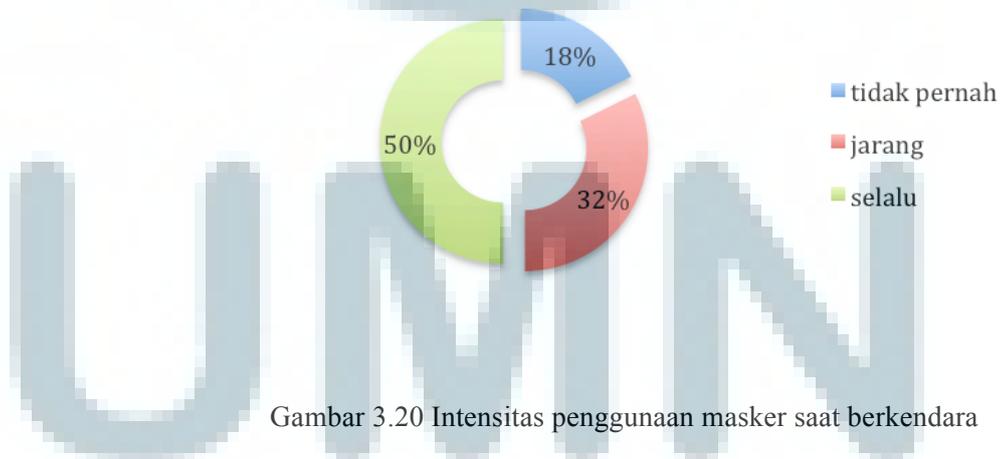
Intensitas Pusing atau sesak nafas saat macet



Gambar 3.19 Intensitas responden yang merasakan sesak nafas dan pusing saat terjebak macet.

Hanya 14 responden yang tidak pernah merasakan sesak nafas pada saat terjadinya macet, dan sisanya mempunyai keluhan tersebut.

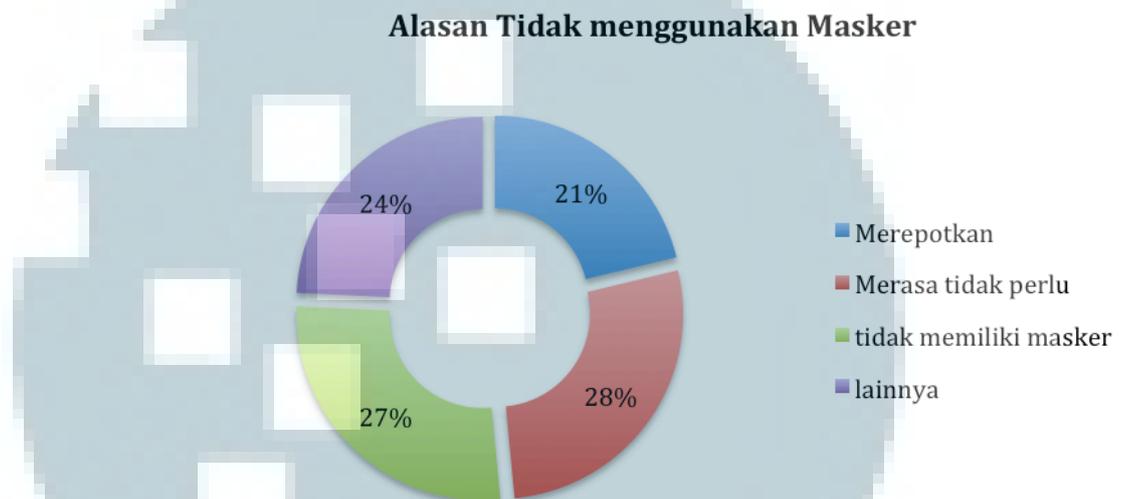
Intensitas menggunakan masker saat berkendara



Gambar 3.20 Intensitas penggunaan masker saat berkendara

Setengah dari responden masih jarang bahkan tidak pernah menggunakan masker saat berkendara. Dilihat dari data intensitas responden yang merasakan pusing atau sesak nafas, masih banyak dari

mereka yang merasakan hal tersebut. Bila di total, responden yang kadang-kadang, sering, dan selalu merasa pusing dan sesak berjumlah 38 orang atau 66% dari hasil survei.

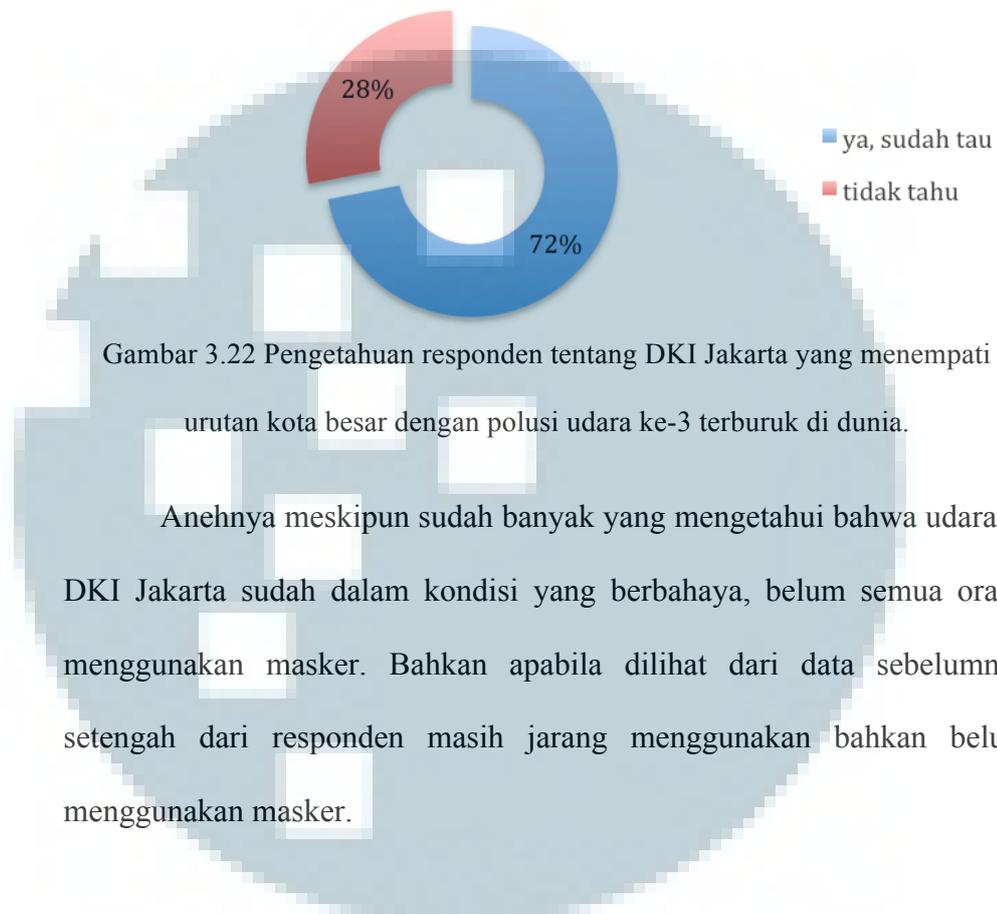


Gambar 3.21 Alasan responden tidak menggunakan Masker

alasan terbanyak penyebab mengapa mereka tidak menggunakan masker ternyata karena mereka merasa tidak perlu menggunakan masker. Alasan lainnya karena mereka sudah menggunakan helm *full face*, padahal untuk mencegah tubuh menghirup racun dari emisi gas buang minimal dibutuhkan masker.

U M M N

Pengetahuan responden mengenai buruknya udara di DKI Jakarta



Gambar 3.22 Pengetahuan responden tentang DKI Jakarta yang menempati urutan kota besar dengan polusi udara ke-3 terburuk di dunia.

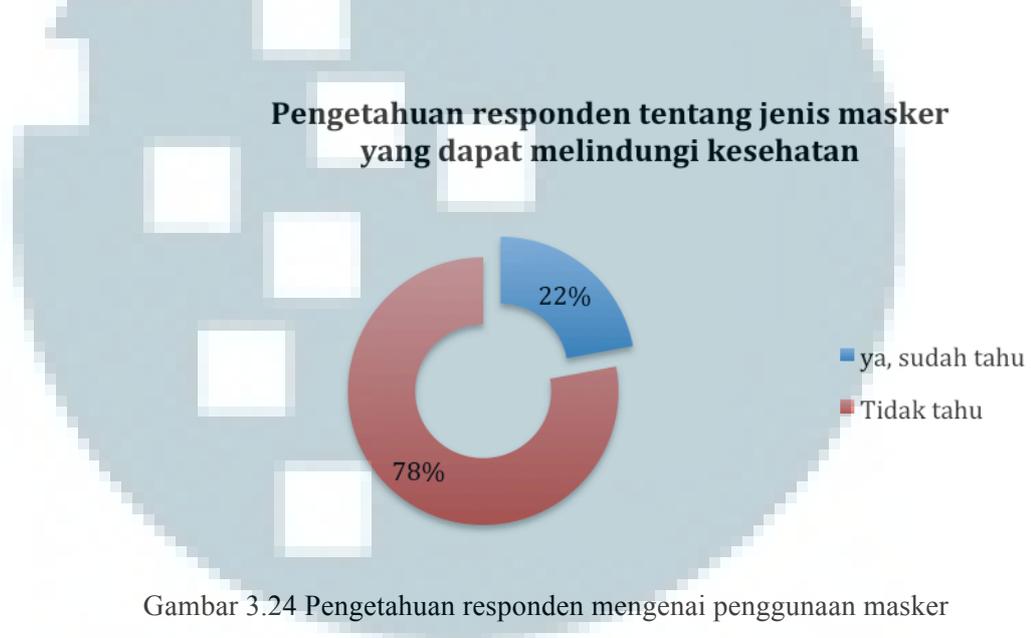
Anehnya meskipun sudah banyak yang mengetahui bahwa udara di DKI Jakarta sudah dalam kondisi yang berbahaya, belum semua orang menggunakan masker. Bahkan apabila dilihat dari data sebelumnya setengah dari responden masih jarang menggunakan bahkan belum menggunakan masker.

responden yang mengetahui upaya perlindungan bagi tubuh



Gambar 3. 23 Persentase responden yang sudah mengetahui upaya perlindungan pernafasan dari polusi udara.

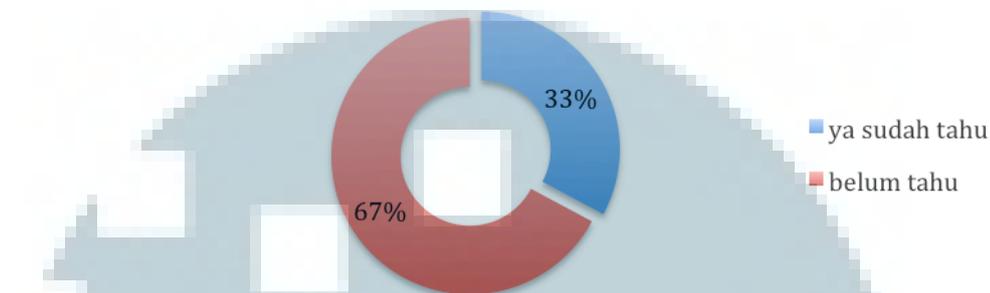
Dan lebih banyak responden yang mengaku sudah tahu upaya-upaya yang dapat dilakukan untuk melindungi tubuh dari bahaya polusi udara dibandingkan dengan mereka yang belum tahu. Tetapi walaupun mereka sudah tahu, mereka tampak tidak mengaplikasikannya kedalam gaya hidup mereka apabila dilihat dari hasil data yang telah disebutkan diatas.



Gambar 3.24 Pengetahuan responden mengenai penggunaan masker bersekat/busa/sponge sebagai perlindungan minimal.

Banyak juga dari pengendara motor yang belum mengetahui bahwa untuk melindungi tubuhnya dari bahaya polusi udara dibutuhkan masker yang memiliki sekat/sponge/busa di bagian mulutnya. Karena apabila hanya menggunakan masker berupa *surgery mask* atau masker berbahan kain, partikel-partikel yang berukuran mikron akan tetap masuk kedalam saluran pernafasan mereka.

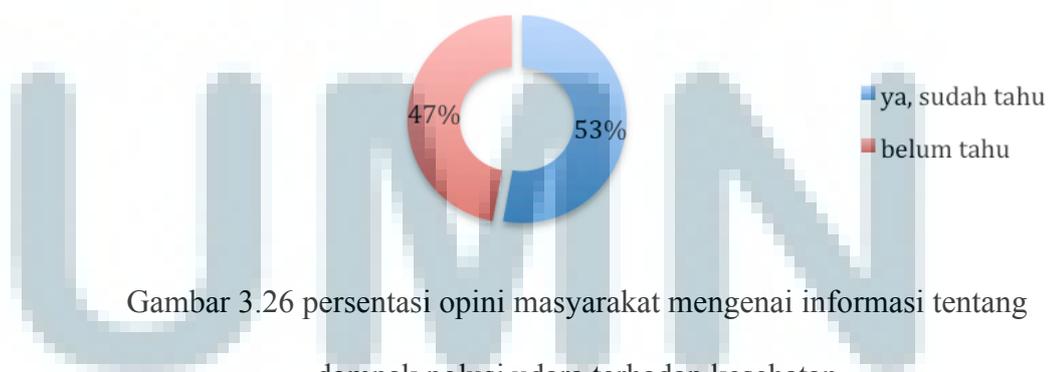
pengetahuan mengenai perlindungan maksimal untuk pernafasan



Gambar 3.25 Pengetahuan responden mengenai informasi perlindungan maksimal untuk pernafasan

sedangkan 45 orang dari total responden belum mengetahui untuk melindungi paru-paru secara maksimal dibutuhkan masker tipe N95 atau bisa juga menggunakan respirator.

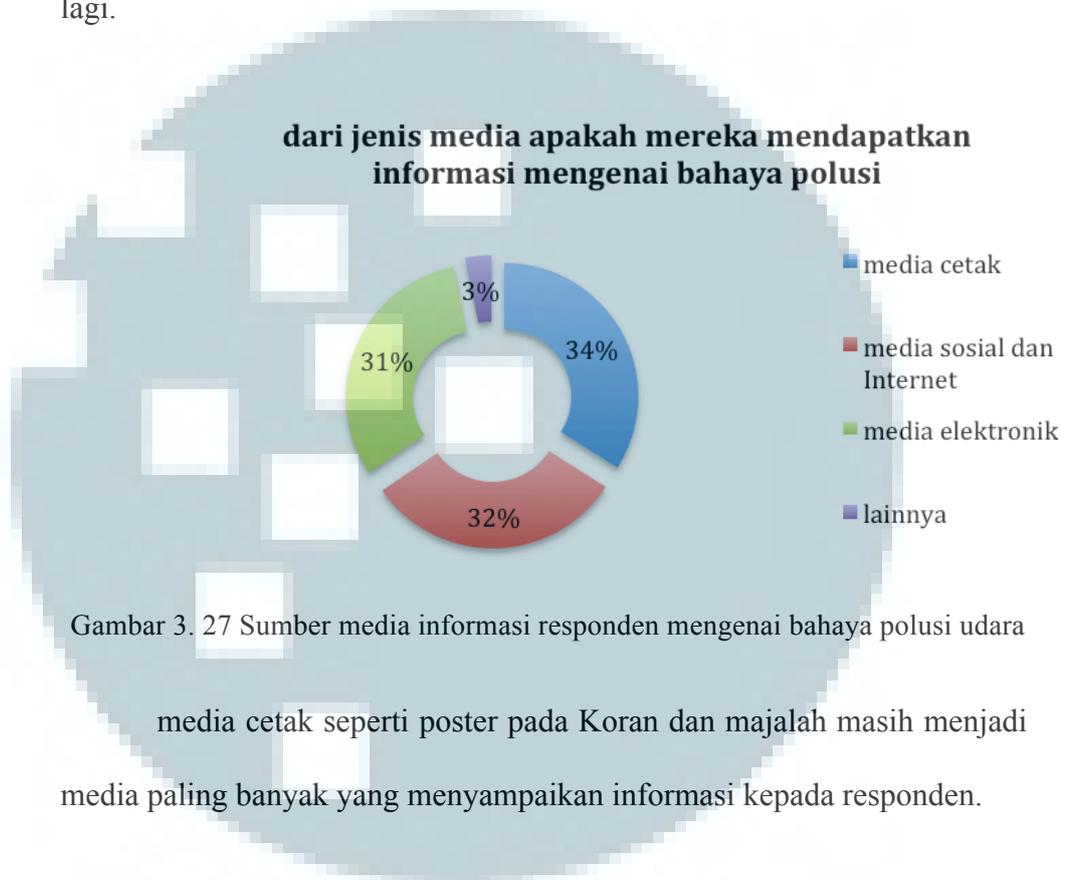
apakah responden sudah mendapatkan cukup informasi mengenai dampak polusi terhadap kesehatan?



Gambar 3.26 persentasi opini masyarakat mengenai informasi tentang dampak polusi udara terhadap kesehatan

36 orang dari total responden merasa bahwa mereka cukup mendapatkan informasi dampak polusi udara terhadap kesehatan. Tetapi

bila dilihat persentasinya masih beda tipis dibandingkan dengan mereka yang belum tahu. Maka dibutuhkan penyebaran informasi yang lebih besar lagi.

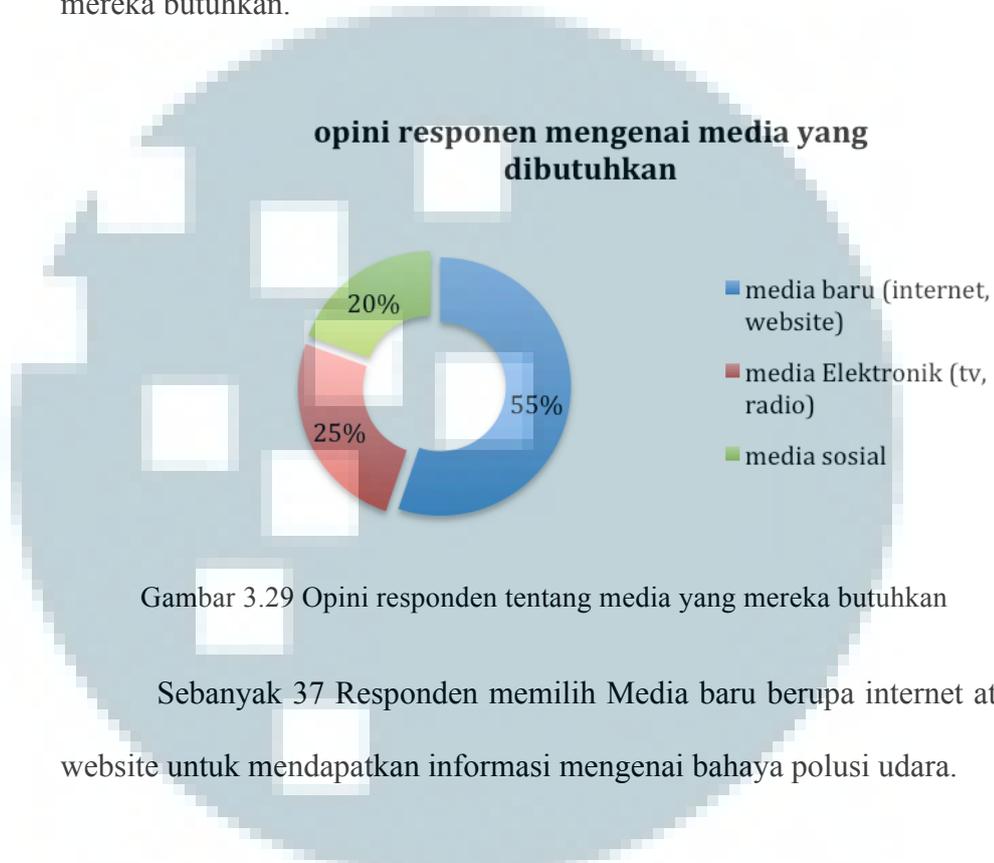


Gambar 3. 27 Sumber media informasi responden mengenai bahaya polusi udara media cetak seperti poster pada Koran dan majalah masih menjadi media paling banyak yang menyampaikan informasi kepada responden.



Gambar 3.28 Opini responden mengenai penyebaran informasi

hampir semua responden merasa bahwa media cetak saja tidak cukup untuk menjangkau mereka untuk mendapatkan informasi yang mereka butuhkan.



Gambar 3.29 Opini responden tentang media yang mereka butuhkan

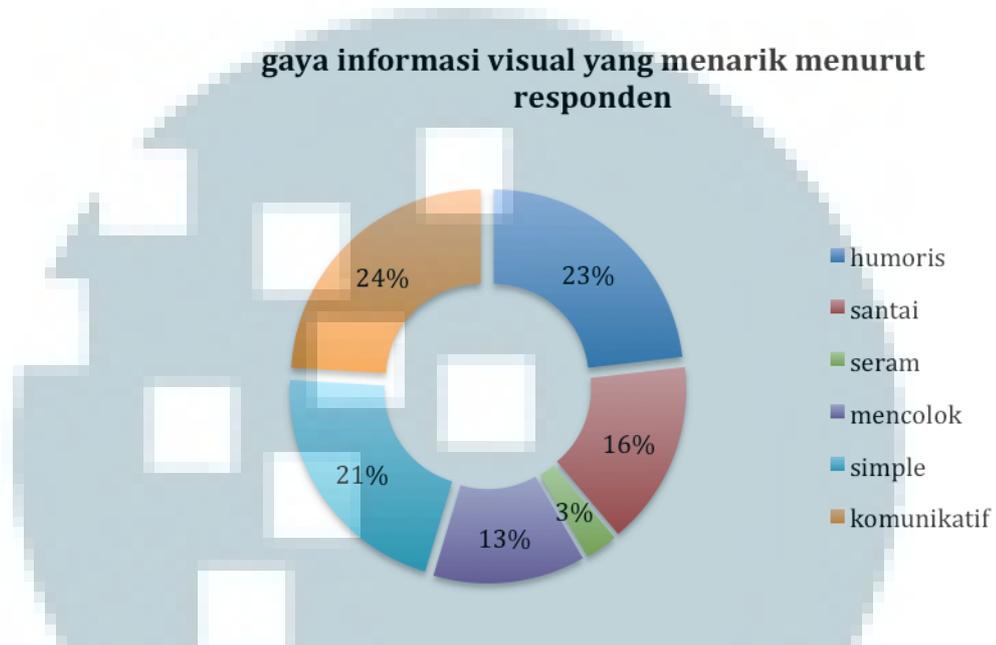
Sebanyak 37 Responden memilih Media baru berupa internet atau website untuk mendapatkan informasi mengenai bahaya polusi udara.



Gambar 3.30 Unsur yang dapat menarik perhatian responden

sebanyak 41 suara dari responden setuju bahwa gambar ilustrasi dapat menarik perhatian sebuah media visual untuk dilihat dan dibaca.

Selain itu layout, warna ,dan judul adalah elemen penting yang menarik perhatian mereka.

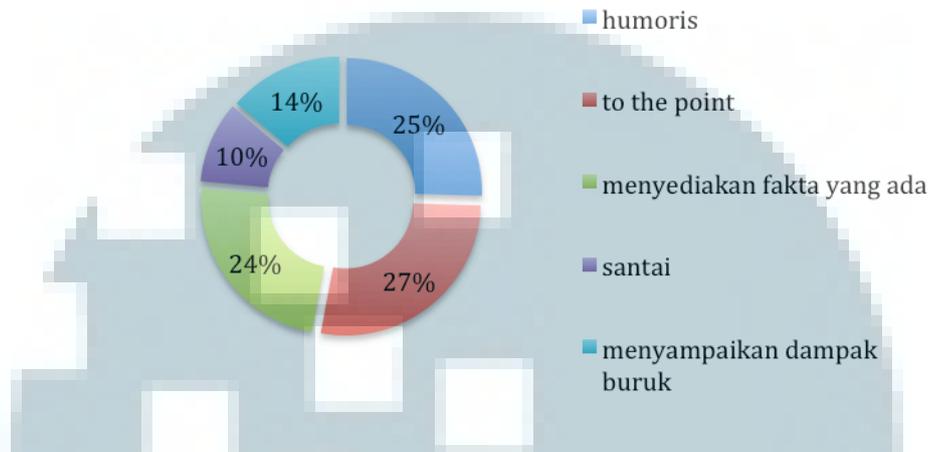


Gambar 3.31 Gaya Informasi visual yang menarik menurut responden

sebanyak 26 suara responden memilih bahwa gaya informasi visual yang komunikatif, seperti informasi yang jelas, singkat, padat ,dan langsung ke inti nya adalah gaya informasi yang menarik untuk responden.

U M M N

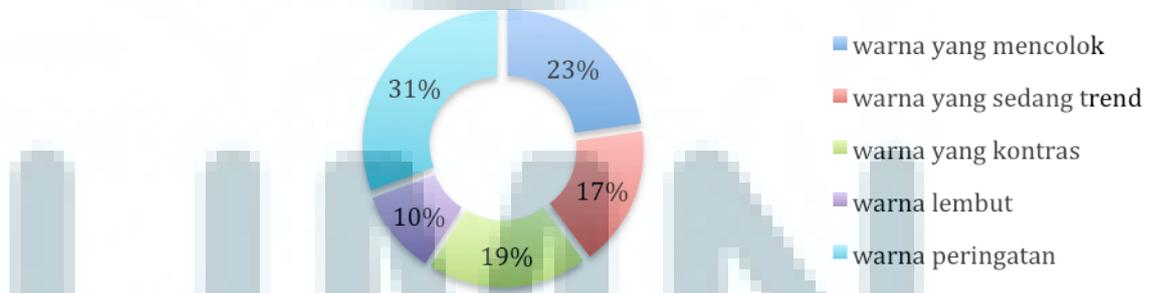
gaya penyampaian informasi yang menarik perhatian responden



Gambar 3.32 Gaya penyampaian informasi yang menarik perhatian responden

Sedangkan gaya penyampaian yang efektif untuk responden adalah langsung menyediakan fakta yang ada kepada responden.

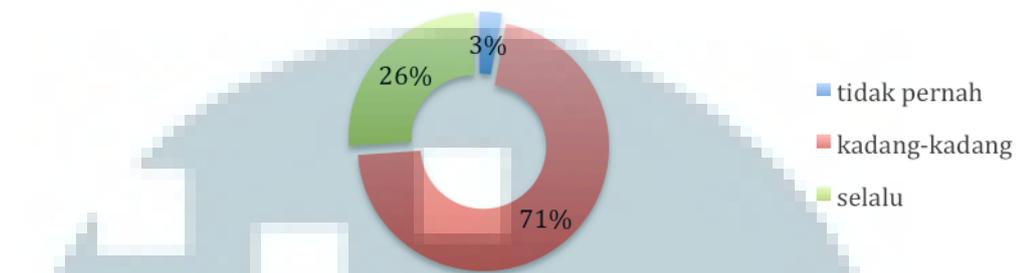
Warna Tema yang diharapkan responden untuk Kampanye sosial peningkatan kesadaran bahaya polusi



Gambar 3.33 Tema warna yang di harapkan responden untuk Kampanye sosial

warna peringatan adalah warna yang diharapkan dapat merepresentasikan kampanye sosial peningkatan kesadaran masyarakat terhadap bahaya polusi udara di DKI Jakarta.

**apakah responden suka memperhatikan media promosi
disekitar mereka saat terjebak macet**



Gambar 3.34 Opini responden melihat media promosi saat terjebak macet.

49 responden menyatakan bahwa mereka kadang suka memperhatikan media promosi seperti poster *billboard*, spanduk atau umbul-umbul saat sedang terkena macet. Hal ini menunjukkan bahwa media tersebut dapat digunakan sebagai media pendukung untuk penyebaran informasi Kampanye sosial.

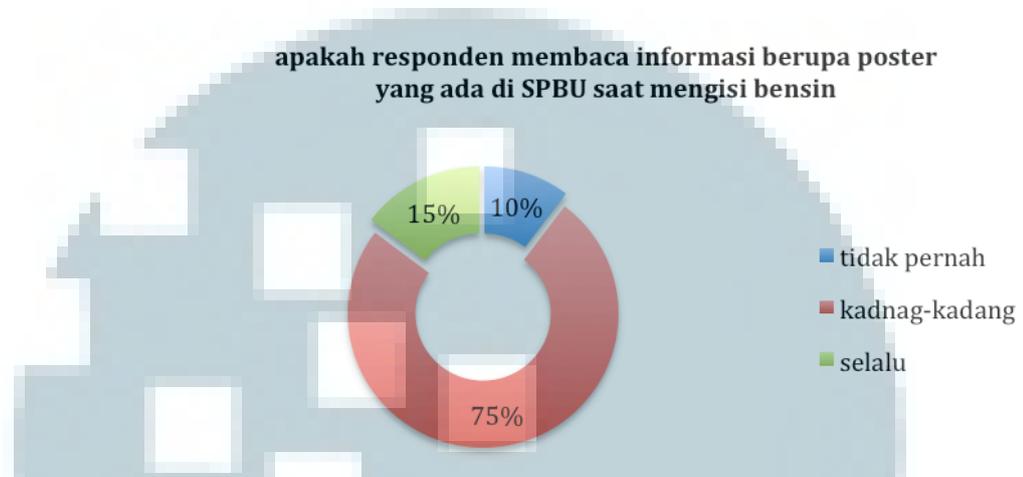
**apakah responden suka memperhatikan promosi/iklan/
informasi yang ada pada bagian belakang bus**



Gambar 2.35 Opini responden tentang info pada bagian belakang bus

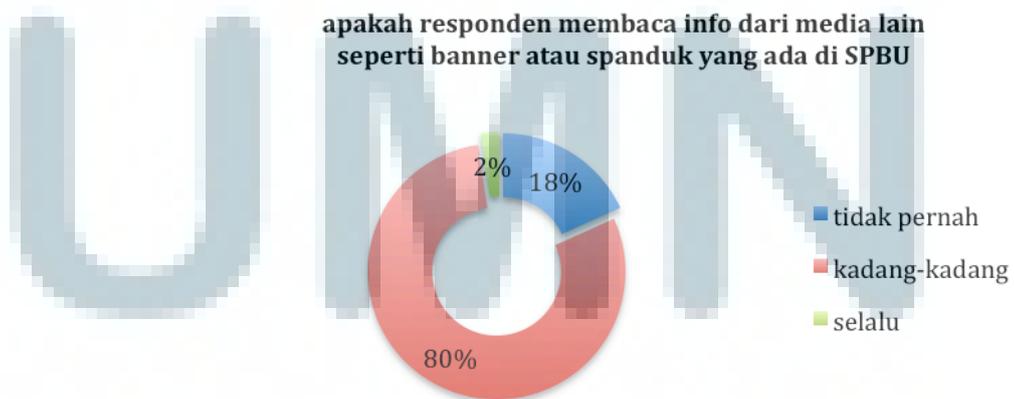
Responden juga suka memperhatikan informasi yang diletakkan di badan bus pada saat berkendara. Berarti media ini juga dapat digunakan

sebagai media pendukung untuk meningkatkan kesadaran masyarakat terhadap bahaya polusi emisi kendaraan.



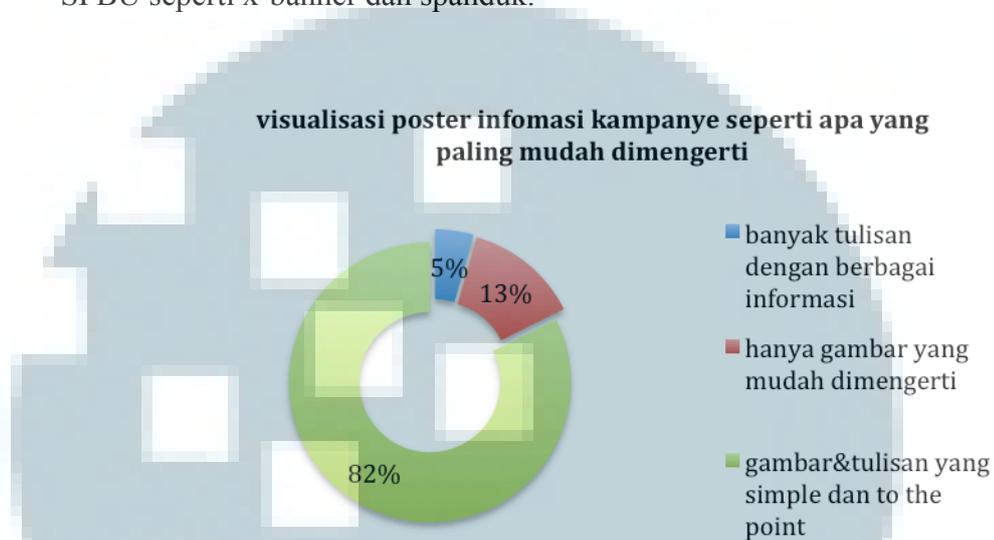
Gambar 3.36 Persentase responden yang membaca info berupa poster yang ada di SPBU

berdasarkan hasil survei, salah satu lokasi yang mempunyai peluang untuk penempatan media cetak berupa poster adalah di SPBU. Terbukti hanya 7 orang dari total responden yang tidak pernah membaca atau memperhatikan poster yang ada di SPBU.



Gambar 3. 37 Hasil survei responden yang melihat media selain poster di SPBU

Selain media poster, responden menyatakan bahwa mereka juga membaca atau memperhatikan media cetak lainnya yang ada di sekitar SPBU seperti x-banner dan spanduk.



Gambar 2.38 Hasil survei isi poster visualisasi kampanye

56 responden setuju bahwa isi informasi dan gaya visualisasi yang menggunakan gambar ilustrasi dan tulisan secukupnya dengan gaya yang simple dan to the point adalah cara penyampaian yang paling mudah dimengerti oleh responden.

3.2. Data Pendukung

Data pendukung mengenai bahan topik kampanye sosial yang penulis dapatkan berasal dari berbagai sumber seperti buku literature, artikel, data lembaga, berita online dan jurnal. Data yang penulis kumpulkan pada bagian ini akan digunakan sebagai bagian isi informasi dari kampanye sosial. Data berikut adalah berbagai hal yang berhubungan dengan

kesehatan, pengendara motor, pencegahan, dampak negatif dan fakta lainnya.

Apabila melihat dari akar masalahnya, penyebab terjadinya peningkatan polusi udara adalah emisi kendaraan yang saat ini peningkatan volume kendaraan yang ada di DKI Jakarta tidak dapat dibendung, pemerintah sendiri tidak memiliki kebijakan yang dapat mencegah peningkatan jumlah volume kendaraan secara signifikan. Apalagi pertumbuhan jalan di DKI Jakarta tak sebanding dengan laju pertumbuhan jumlah kendaraan yang besar yang pada akhirnya menyebabkan kemacetan parah.

Pada tahun 2011 tercatat sekitar 8,5 Juta unit kendaraan bermotor yang ada di Jakarta atau meningkat rata-rata 11% setiap tahunnya dengan kontribusi terbanyak adalah sepeda motor sebanyak 54,14% sedangkan mobil pribadi sebanyak 35,31% sisanya kendaraan barang dan kendaraan publik (Numberi.2011:65). Tercatat dari hasil studi *Technical Needs Assessment* (TNA, 2009) Emisi yang disumbangkan oleh mobil pribadi sekitar 36%, sedangkan sepeda motor 19% (Numberi.2011:60).

Saat ini, berdasarkan data dari Pemprov DKI Jakarta dan Polda Metro jaya yang dikutip oleh tribunnews.com Selasa, 5 Maret 2013 , pada April 2012 jumlah kendaraan roda empat di wilayah DKI Jakarta mencapai 2.541.351 unit, roda dua mencapai 9.861.451 unit atau mengalami peningkatan sebanyak 11% dibanding tahun sebelumnya.

Sedangkan total kendaraan yang ada di Jakarta sudah mencapai 13.346.802 unit. Sedangkan perkembangan jalan raya di DKI Jakarta hanya 0.01%. Data lainnya yang bersumber Wakil Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta, Riza Hasim dari megapolitan.kompas.com Rabu, 14 Desember 2011 menyebutkan bahwa setiap harinya jumlah sepeda motor di DKI Jakarta bertambah sekitar 1.068 Unit dan mobil pribadi bertambah sekitar 216 unit.

Selain dikarenakan jumlah volume kendaraan yang berbanding lurus dengan kemacetan dan peningkatan hasil pembakaran BBM berupa emisi kendaraan, kualitas udara di DKI Jakarta makin diperburuk dengan banyaknya penggunaan bahan bakar dengan kualitas yang bahkan tidak memenuhi standar emisi euro 2. Hal ini ditegaskan oleh ketua Komite Penelitian Penghapusan Bensin Bertimbal (KPBB), Ahmad Safrudin di Balai Kartini, Jum'at, 28 Juni 2013. Menurutnya Kualitas BBM bersubsidi mempunyai kualitas dibawah standart kategori 1 *World Wide Fuel Charter* (WWFC).

Ditambahkan bahwa BBM bersubsidi sejak tahun 2005 sampai sekarang kandungan timbal BBM bersubsidi masih buruk, mempunyai kadar belerang yang tinggi. Dengan buruknya kualitas BBM yang digunakan pembakaran yang terjadi dalam mesin tidak akan sempurna, sehingga menghasilkan lebih banyak emisi kendaraan yang keluar. Apabila menggunakan BBM yang buruk, Selain merusak mesin,

pembakaran yang tidak sempurna akan mengakibatkan buruknya kualitas udara dan ancaman terbesar ada pada kesehatan.

Ancaman polusi udara akibat paparan emisi kendaraan semakin nyata dengan masuknya kota DKI Jakarta dalam status kota dengan polusi terburuk ke-3 setelah Meksiko dan Panama, berdasarkan ungkapan dari mantan gubernur DKI Jakarta, Sutiyoso dalam artiker SindoNews.com Sabtu, 22 Juni 2013. Banyak juga fakta dan riset yang mendukung bahwa kualitas udara di Jakarta sudah dalam tingkatan berbahaya bagi kesehatan. Seperti tingginya biaya yang harus dikeluarkan warga Jakarta akibat penyakit yang disebabkan pencemaran udara seperti asma, bronchitis, ISPA, pneumonia hingga jantung coroner. Total biaya yang dikeluarkan pada saat itu, yakni tahun 2010 mencapai Rp 38 triliun Rupiah dan diperkirakan angka itu akan terus meningkat. Bahkan menurut data dari koalisi Jakarta 2030, diperkirakan sebanyak 38.000 jiwa melayang akibat Polusi udara.

Riset lainya yang dilakukan oleh Universitas Indonesia pada tahun 2006 menunjukkan bahwa Udara di DKI Jakarta sudah jauh berada di bawah garis rata-rata layak untuk paru-paru. Berdasarkan riset tersebut mengungkapkan bahwa urin masyarakat DKI Jakarta sudah mengandung hidro karbon sebanyak 4 kali lebih tinggi dari standart WHO. Sedangkan kadar *polycyclic aromatic hydrocarbons* (PAHs) yaitu racun yang dapat mengakibatkan kanker, dalam urin masyarakat DKI Jakarta sudah mencapai 30 kali lipat dari yang disarankan WHO.

Melihat hal tersebut, tentu dampak yang diakibatkan akibat menghirup udara dengan komposisi polusi yang tinggi sangat berbahaya bagi kesehatan pernapasan terutama mereka yang sering terjebak macet tanpa pelindung pernafasan apapun. Karena menurut Ahmad Safrudin pada saat keadaan macet, polusi otomatis meningkat karena jumlah emisi kendaraan yang dihasilkan meningkat 12 kali lipat dibanding pada saat kendaraan berjalan normal.

Secara detail dijelaskan, hasil pembakaran kendaraan bermotor mengeluarkan gas-gas berbahaya bagi kesehatan seperti Karbon Monoksida (CO), Nitro Oksida (N₂O), Sulfur Dioksida (SO₂) dan partikulat debu termasuk timbel (PB). Akibat dari menghirup gas berbahaya tersebut, banyak penyakit mematikan yang ditimbulkan, seperti kanker paru, hingga rusaknya sistem syaraf (Numberi. 2011:54). Bahkan pada tanggal 17 Oktober 2013, badan riset kanker WHO menyatakan bahwa polusi udara telah terbukti menyebabkan paru-paru. Data terbaru badan internasional untuk penelitian kanker (IARC) juga menunjukkan 223.000 kematian akibat kanker paru diseluruh dunia disebabkan oleh polusi udara. Data lainnya menyebutkan polusi udara mempunyai kemungkinan berkaitan dengan kanker kandung kemih.

Selain itu hasil penelitian untuk kaum pria dari Universitas Naples, Italia menunjukkan bahwa seseorang yang menerima paparan polusi udara dalam jangka waktu lama dapat menyebabkan turunya kualitas sperma. Hasil penelitian lain di India yang dilakukan oleh Dr. Bhashini Rao

menunjukkan paparan yang cukup tinggi dari pencemaran udara mengakibatkan penurunan jumlah sperma dan kegagalan hubungan seks bagi 80% responden.

Upaya yang dapat dilakukan adalah dengan menggunakan masker mulut untuk menyaring udara kotor. Namun menurut dr. Agus Dwi Susanto Sp.P, untuk melindungi saluran nafas dan paru dibutuhkan masker yang mempunyai kemampuan menyaring partikel dengan ukuran 0,3 mikron. Menurut beliau, kebanyakan masker yang digunakan pengendara motor saat ini tidak efektif dalam menyaring zat berbahaya berbentuk gas.

Selain itu masker yang terbuat dari kain hanya menyaring partikel berukuran besar seperti debu. Beliau menambahkan meski penggunaan masker biasa tidak dapat melindungi sepenuhnya, tetapi penggunaan masker dapat memperkecil resiko terkena ISPA. Untuk melindungi saluran nafas secara maksimal dapat digunakan masker jenis N95 dengan proteksi 95 persen. Sedangkan masker tipe *surgical mask* proteksinya masih dibawah 20%, sedangkan masker kain kurang dari 10%.

Upaya lainnya yang dapat dilakukan untuk melindungi diri dari paparan polusi udara akibat emisi adalah dengan menghindari rute kemacetan dengan melalui jalan alternatif, menghindari jam padat kendaraan. Untuk perlindungan dari dalam dapat dicapai dengan berolah raga secara teratur, dan mengkonsumsi makanan yang mengandung antioksidan guna membasmi radikal bebas yang berbahaya bagi tubuh.

kesadaran bahaya emisi kendaraan bagi pengendara motor di DKI Jakarta adalah sebagai berikut:

Tabel 3.1 SWOT

<p><i>Strength</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • solusinya sederhana, mudah untuk di aplikasikan oleh siapa saja. • mencangkup kebutuhan dasar manusia, yaitu kesehatan dan masa depan. • Dampak negatif dari paparan emisi kendaraan mengerikan, dapat mengakibatkan efek jera. • Penyebaran media informasi terfokus pada 1 daerah yaitu DKI Jakarta. • Sasaran kampanye sosial jelas. • Lokasi penyebaran informasi luas dan terfokus.
<p><i>Weakness</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • sumber masalah terlalu kompleks. • Membutuhkan berbagai pihak dan waktu yang lama untuk menuntaskan masalah polusi udara. • <i>Target Audience</i> berasal dari banyak segmentasi • sulit menentukan gaya penyampaian yang tepat • Polusi udara sendiri tidak dapat dihindari dan tidak terlihat. • Terlalu banyak efek negatif dari polusi akibat emisi kendaraan, membuat topik yang di angkat mempunyai peluang terlalu luas dan tidak fokus.

<p>Opportunity</p>	<ul style="list-style-type: none"> • banyak individu yang masih peduli akan kesehatannya. • Ada solusi mudah sebagai upaya minimal yang dapat dilakukan oleh setiap individu yaitu dengan menggunakan masker. • Adanya lokasi penempatan media informasi yang menjangkau sasaran secara tepat
<p>Threats</p>	<ul style="list-style-type: none"> • pemerintah kurang fokus dalam menanggapi polusi udara. • <i>Target audience</i> adalah tipikal orang Indonesia yang kurang perhatian terhadap kesehatan, dapat dilihat dari masih banyaknya perokok aktif dari berbagai umur. • Informasi yang terlalu banyak dapat mengakibatkan berkurangnya efektifitas penyampaian informasi. • Pertumbuhan sektor transportasi yang tidak terkontrol mengakibatkan dampak polusi udara yang semakin parah.

3.3.2. Positioning

Melihat dari hasil penelitian sebelumnya yang penulis telah lakukan, maka sasaran utama sebagai *Target Audience* kampanye peningkatan kesadaran bahaya polusi udara emisi kendaraan adalah sebagai berikut:

a. **Demografi:** mayoritas pria dengan jarak umur 20 sampai 40 tahun kategori dewasa awal. Berpendidikan tinggi, Aktifitas yang dilakukan adalah kuliah dan bekerja dengan pengeluaran setiap bulannya rata-rata antara Rp. 1.500.000- Rp. 3.500.000. Tinggal di daerah Jabodetabek, aktifitas sehari-hari dilakukan di daerah pusat ekonomi DKI Jakarta. Mobilisasi dominan menggunakan sepeda motor dengan intensitas yang tinggi.

b. **Psikografi:** dewasa awal daerah perkotaan biasanya bersifat mandiri, berfikir kedepan, mempunyai rencana yang tertata, bertanggung jawab, intelektual, berfikiran terbuka namun tidak mudah percaya. Dalam usia mereka, Setiap keputusan yang diambil mempengaruhi gaya hidup, kesehatan, finansial dan masa depan.

3.3.3. Strategi Komunikasi

Strategi penyampaian pesan untuk meningkatkan kesadaran yang digunakan pada kampanye sosial ini adalah dengan mengutarakan gagasan atau ide yang mengarah pada kebutuhan pribadi *target audiencenya* yaitu kesehatan. Pesan utama dalam kampanye sosial ini adalah mengajak *target audience* untuk lebih memperhatikan kesehatannya dan mengajak mereka untuk melindungi diri dari polutan berbahaya yang ada di sekitarnya dengan cara menggunakan masker penyaring udara.

Cara penyampaianya menggunakan model komunikasi kognitif, yaitu dalam melakukan bujukan atau persuasi dengan model ini, pesan akan lebih ditekankan pada nalar, pikiran dan rasio untuk peningkatan pemahaman, mudah dimengerti, logis dan dapat diterima. Hal ini dirasa cocok untuk mengajak *target audience* dengan kategori psikologi dewasa awal.

Sedangkan taktik persuasi yang digunakan adalah dengan melempar pertanyaan yang memojokkan *target* dengan jawaban yang diinginkan oleh komunikator, dalam hal ini adalah penyelenggara kampanye. Pertanyaan yang memojokkan tersebut menyangkut kebutuhan dan keinginan *target* dan dihubungkan dengan pesan lebih baik menggunakan masker.

Strategi kampanye sosial ini secara garis besar menggunakan model komunikasi AISAS (*Attention, Interest, Search, Act, Share*) yaitu dengan menarik perhatian mereka tentang tema kampanye, membangkitkan minat mereka untuk melindungi kesehatannya, memberikan informasi yang mereka butuhkan, membujuk mereka untuk menggunakan masker saat berkendara, dan mengajak mereka untuk berbagi info kepada teman, kerabat atau sesama pengendara motor.

3.3.4. Strategi Visual

Strategi visual yang penulis gunakan untuk menyampaikan pesan kepada *target audience* menggunakan *tone and manner* warna-warna peringatan

seperti merah atau kuning agar target merasa bahwa hal tersebut penting untuk dilakukan atau dihindari dan memberikan perhatian lebih akan isi dari pesan yang akan disampaikan.

Tata letak unsur atau komponen visual secara keseluruhan akan dibuat sederhana/*simple*. Hal ini dimaksudkan agar mereka yang melihat mendapatkan pesan secara tepat dan efektif dan diharapkan langsung memahami maksud dari pesan yang disampaikan.



Gambar 3.40 Referensi *tone* visual

Sumber: <http://behance.vo.llnwd.net/profiles/19/1078269/projects/7823859/60e04192132106bbe2afd83f8e34df54.jpg>.

Gaya visual disesuaikan dengan kebutuhan dan *target audience* dewasa awal. Pekerja, menggunakan motor dan dapat dimengerti secara cepat. Maka penulis akan menggunakan ilustrasi dengan gambar

sederhana yang mudah dimengerti oleh sasaran. Gaya ilustrasi akan terlihat padat dengan warna solid dan garis yang tebal.

3.4. Eksplorasi ide

Untuk mengembangkan ide visual penulis melakukan pengumpulan referensi visual berupa poster-poster atau iklan cetak dengan tema kampanye sosial. Gaya, warna dan pesan secara visual disesuaikan dengan kebutuhan *target audience* yang telah di survei melalui kuisioner. Konsep dasar dari visualisasi kampanye sosial ini sendiri adalah menyampaikan pesan secara jelas dengan cara penyampaian yang sederhana, mudah dimengerti dan menarik perhatian.

Maka visualisasi media komunikasi visual tersebut akan bertema *simple* dengan ilustrasi yang mudah dimengerti dilengkapi oleh *typografi* yang mempunyai *readability* dan kontras ketebalan yang baik. Warna yang digunakan juga akan terlihat sederhana, namun suasananya yang di antarkan tetap bernuansa peringatan dan menarik perhatian. Adapun referensi visual yang penulis cari adalah visual berupa poster atau *print ad* dengan gaya yang sesuai kriteria visual yang akan penulis gunakan.

Simbol-simbol yang digunakan adalah simbol umum yang berhubungan dengan peringatan, kendaraan, kantor, pengendara motor, kota, lingkungan, racun dan kesehatan. Kemudian simbol tersebut disederhanakan dengan teknik vector.



Gambar 3.41 Referensi gaya ilustrasi Visual

Sumber: <http://behance.vo.llnwd.net/profiles19/1078269/projects/7823859/60e04192132106bbe2afd83f8e34df54.jpg>.

Kemudian penulis mencari kata kunci yang dapat merepresentasikan tema dan pesan utama kampanye sosial. Kata kunci yang dirasa cocok adalah *Think*, *Act*, dan *Future* yang artinya adalah berfikir, bertindak dan bernafas.

Kata *Think* yang memiliki arti berfikir diambil dari sifat psikologi dasar dewasa awal. Dimana pada periode tersebut mereka memiliki pengetahuan dan pemikiran yang berpengaruh pada masa depan mereka. Pada periode tersebut pula, setiap keputusan yang mereka ambil akan mempengaruhi gaya hidup, karir dan kesehatan mereka di masa mendatang. Selain itu, kata tersebut maksudkan untuk mengingatkan dan mengajak target untuk berfikir sekali lagi apakah mereka sudah

mengimplementasikan pengetahuan yang mereka miliki. Dalam konteks ini mengenai pengetahuan tentang bahaya polusi udara yang berbahaya bagi tubuh.

Arti dari kata *Act* atau bertindak, dalam kampanye ini adalah suatu cara penegasan kepada *target audience* untuk melengkapi langkah sebelumnya yaitu *think*. Kata *Act* didasari pula dari psikologi dasar dewasa awal. Dimana pada periode tersebut adalah periode paling aktif dan penuh dengan tindakan-tindakan ataupun keputusan yang mempengaruhi masa depannya. Setelah mereka diajak berfikir, mereka diajak untuk melakukan tindakan nyata untuk melindungi tubuhnya yaitu dengan menggunakan masker.

Kata kunci ketiga yaitu *Future* atau masa depan sesuai dengan sifat psikologis dewasa muda yang pada periode tersebut mengambil keputusan yang akan berpengaruh kepada gaya hidup dan masa depannya nanti. Dengan menyentuh pemikiran bahwa tindakan kecil yang mereka lakukan hari ini akan berpengaruh dengan baik atau buruknya masa depan mereka nantinya, diharapkan mereka akan menerima ide berupa ajakan untuk menjaga kesehatannya dengan menggunakan masker.

Sehingga pada akhirnya ketiga kata kunci tersebut menciptakan sebuah tema konsep kampanye sosial secara keseluruhan.