



### **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. Metodologi Pengumpulan Data**

Data yang diperlukan untuk merancang kampanye sosial ini dikumpulkan dengan menggunakan metode *mixed methods*. *Mixed Methods* merupakan penggabungan dari kedua metode yaitu metode kuantitatif dan metode kualitatif (Yusuf, 2014, hlm. 426). Menurut Berger (2011), tingkat validitas dan reliabilitas perlu diperhatikan untuk melakukan sebuah penelitian (hlm.13). Untuk mencapai tujuan tercapainya perancangan kampanye ini, penulis membutuhkan dukungan data yang akurat. Data yang diperlukan berupa pengetahuan anak-anak usia 7-9 tahun terhadap peraturan lalu lintas bagi pejalan kaki dan tingkat kecelakaan di Tangerang. Pengumpulan data pada penelitian ini diambil menggunakan pendekatan kuantitatif yaitu penyebaran kuesioner dan pendekatan kualitatif berupa studi pustaka, observasi langsung dan wawancara.

#### **3.2. Studi Dokumen**

#### **3.3. Pejalan Kaki**

Pejalan kaki adalah bagian dari pengguna jalan yang berjalan pada ruas jalan dan fasilitas pejalan kaki. Tidak terkecuali seseorang yang menggunakan alat bantu jalan seperti kursi roda, tongkat dan alat bantu jalan lainnya juga termasuk sebagai pejalan kaki. Hal ini didukung berdasarkan UU Republika Indonesia Nomor 22 Tahun 2009. Pada pasal 1 dijelaskan bahwa pejalan kaki adalah setiap orang yang

berjalan di ruang jalan lalu lintas jalan. Pejalan kaki termasuk salah satu pengguna jalan, yaitu orang yang menggunakan jalan untuk berlalu lintas.

### **3.3.1. Hak dan Kewajiban Pejalan Kaki**

Pejalan kaki dan pengguna jalan lainnya memiliki hak dan kewajiban masing-masing yang diatur dalam UU Republika Indonesia Nomor 22 Tahun 2009. Hak pejalan kaki terdapat pada pasal 131, dimana dalam pasal ini dijelaskan bahwa pejalan kaki memiliki hak sebagai berikut:

1. Pejalan kaki berhak atas ketersediaan fasilitas pendukung yang berupa trotoar tempat penyeberangan, dan fasilitas lain.
2. Pejalan kaki berhak mendapatkan prioritas pada saat menyeberang jalan di tempat penyeberangan.
3. Dalam hal belum tersedia fasilitas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), pejalan kaki berhak menyeberang di tempat yang dipilih dengan memperhatikan keselamatan dirinya.

Sedangkan untuk kewajiban yang wajib dijalankan pejalan kaki diatur pada pasal 132, yaitu:

1. Pejalan kaki wajib:
  - a. Menggunakan bagian jalan yang diperuntukkan bagi pejalan kaki atau jalan yang paling tepi; atau
  - b. Menyeberang di tempat yang telah ditentukan

2. Dalam hal tidak terdapat tempat penyeberangan yang ditentukan sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1) huruf b, pejalan kaki wajib memperhatikan keselamatan dan kelancaran lalu lintas.
3. Pejalan kaki penyandang cacat harus menggunakan tanda khusus yang jelas dan mudah dikenali pengguna jalan lainnya.

### **3.3.2. Lalu Lintas dan Kecelakaan Lalu Lintas**

Berdasarkan pasal 1 Undang Undang Republika Indonesia Nomor 22 Tahun 2009, lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan. Jalan adalah seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap, dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum yang berada pada permukaan tanah, diatas permukaan tanah, dibawah permukaan tanah dan/atau air serta diatas permukaan air kecuali jalan rel dan jalan kabel. Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.

### **3.3.3. Jenis-Jenis Kecelakaan Lalu Lintas**

Dalam pasal 229 pada UU Republika Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 kecelakaan lalu lintas digolongkan menjadi beberapa golongan yaitu kecelakaan lalu lintas ringan, sedang dan berat. Kecelakaan lalu lintas ringan adalah kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang, kecelakaan lalu lintas sedang adalah kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang, dan kecelakaan lalu lintas berat adalah kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.

Kecelakaan lalu lintas berat dapat disebabkan oleh kelalaian pengguna jalan, ketidaklayakan kendaraan, serta ketidaklayakan jalan dan/atau lingkungan.

### 3.3.4. Data Kecelakaan Lalu Lintas Tangerang Kota

Melalui kunjungan penulis ke Polres Metro Tangerang pada tanggal 24 Februari 2017 diperoleh hasil data mengenai kecelakaan lalu lintas. Data tersebut mencakup jumlah kecelakaan yang terjadi di Tangerang Kota, dan rincian tentang penyebab dan korban kecelakaan.

Tabel 3.1. Jumlah Kejadian Laka Lantas

Tahun	Jumlah kejadian	Meninggal dunia	Luka berat	Luka ringan
2015	291	12	129	238
2016	362	27	164	297

Terdapat peningkatan jumlah kejadian dan korban pejalan kaki dari pada 2015 ke 2016. Di tahun 2015 terdapat 291 kejadian yang mengakibatkan 379 korban meninggal dunia ataupun luka berat dan ringan. Sedangkan di tahun 2016 terdapat 362 kejadian mengakibatkan 488 korban meninggal dunia ataupun luka berat dan ringan.

Tabel 3.2. Data Korban Kelakaan Lalu Lintas Tahun 2015/2016

Uraian	Tahun	
	2015	2016
<b>Korban meninggal dunia</b>		
• Pengemudi	1	4
• Pemakai jalan	11	23
<b>Korban luka berat</b>		
• Pengemudi	3	24
• Penumpang	19	32
• Pejalan kaki	23	33

• Pemakai jalan lain	84	75
<b>Korban luka ringan</b>		
• Pengemudi	5	187
• Penumpang	35	40
• Pejalan kaki	21	47
• Pemakai jalan lain	177	23
<b>Total</b>	<b>379</b>	<b>488</b>

Selain itu penulis juga mendapatkan data mengenai tipe kecelakaan, dimana jumlah korban tabrak manusia di tahun 2015 mengambil bagian sebanyak 13.75% dari jumlah kejadian kecelakaan lalu lintas. Ditahun 2016 meningkat hingga 13.81%, dimana korban tersebut mengalami kerugian fisik bukan hanya kerugian material.

Tabel 3.3. Tipe Kecelakaan Lalu Lintas

Uraian	Tahun	
	2015	2016
• Tabrak depan dengan belakang	80	80
• Tabrak depan dengan depan	41	46
• Tabrak samping dengan samping	66	107
• Tabrak depan dengan samping	49	60
• Tabrak beruntun	0	0
• Hilang kemudi	15	15
• Tabrak manusia	40	50
• Lain-lain	0	4

Dari data yang tercatat secara keseluruhan penyebab kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh faktor manusia. Penyebab terjadinya kecelakaan didominasi oleh pemakai jalan dengan 93.13% dari 291 kejadian di tahun 2015 dan 70.99% dari 362 kejadian di tahun 2016.

Tabel 3.4. Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas

Uraian	Tahun	
	2015	2016
<b>Faktor manusia</b>		
• Pengemudi	20	105
• Pemakai jalan	271	257
<b>Faktor kendaraan</b>		
• Perlengkapan Ranmor	0	0
• Penerangan	0	0
<b>Faktor alam</b>		
• Cuaca, jalan dan lain-lain	0	0

### 3.3.5. Kesimpulan Data Kecelakaan Lalu Lintas Tangerang Kota

Dari data yang telah didapat disimpulkan terdapatnya kenaikan angka kecelakaan di Tangerang Kota, akibatnya kenaikan jumlah korban kecelakaan yang berupa kerusakan kendaraan dan korban manusia (meninggal dunia, luka ringan, luka berat). Korban meninggal dunia juga didominasi oleh pejalan kaki yang memperlihatkan kecelakaan di jalan raya lebih banyak memakan korban pejalan kaki dibandingkan pengemudi.

### 3.4. Wawancara

Untuk mendapatkan informasi mengenai upaya yang telah dilakukan pihak terkait untuk mencegah terjadinya kecelakaan bermotor ketika berjalan kaki untuk usia kecil dan mendapatkan informasi mengenai angka kecelakaan di Tangerang penulis melakukan wawancara terhadap Kepala unit Laka Polres Metro Tangerang dan Kepala Sekolah pada sekolah di Tangerang Kota.

a. Wawancara dengan Bapak Moh Hotib

Pertama penulis melakukan kunjungan pertama pada tanggal 22 Februari 2017 dengan menyertakan surat pengantar dari kampus untuk melakukan wawancara. Penulis diminta datang kembali setelah ijin wawancara dikeluarkan oleh pihak Polres Metro Tangerang. Kemudian penulis melakukan kunjungan kedua setelah proses ijin selesai dan melakukan wawancara terhadap lembaga terkait dalam penyusunan perancangan kampanye ini. Penulis melalui bantuan Bapak Gita Sugiansyah dengan jabatan Bintara Administrasi di unit Laka melakukan wawancara dengan Bapak Moh Hotib sebagai Brigpol unit Laka.



Gambar 3.1. Wawancara dengan Bapak Moh. Hotib, Brigpol Unit Laka

Dalam kunjungan kedua ke Polres Metro Tangerang pada tanggal 24 Februari 2017 penulis mendapatkan data berupa dokumen mengenai jumlah kecelakaan lalu lintas di Tangerang kota dan upaya yang telah dilakukan Lantas Polres Metro Tangerang dalam menangani kecelakaan lalu lintas. Menurut Bapak Moh Hotib kecelakaan lalu lintas terhadap pejalan kaki banyak disebabkan oleh pejalan kaki dan faktor lingkungan. Lingkungan yang ramai dan fasilitas jalan yang sempit lebih memungkinkan terjadinya kecelakaan, terlebih bagian trotoar yang banyak digunakan pedagang kaki lima sehingga fasilitas untuk pejalan kaki terganggu.

Bapak Hotib juga mengatakan bahwa di Lantas Polres Metro Tangerang ada mengadakan sosialisasi kepada anak-anak SD melalui program Polsanak (Polisi Anak) yang terkadang dilakukan setiap hari Sabtu. Dalam program ini anak-anak diundang ke Polres Metro Tangerang untuk diberikan penyuluhan berkaitan tata tertib lalu lintas.

Menurutnya mengajarkan anak-anak sejak dini mengenai peraturan lalu lintas sangat bijak dan perlu dijalankan. Anak-anak masih banyak yang tidak tahu rambu lalu lintas, maupun tanda-tanda keselamatan dan fungsi fasilitas pejalan kaki. Hal ini diutarakan beliau berdasarkan sosialisasi yang dilakukan melalui Polisi Anak. Pada bagian awal pengenalan fasilitas pejalan kaki, rambu-rambu, dan tanda keselamatan masih banyak yang tidak menjawab ketika ditanya.

Dalam kunjungan ketiga, pada tanggal 19 April 2017, beliau mengatakan beberapa faktor yang mempengaruhi terjadinya kecelakaan terhadap pejalan kaki yaitu:

a. Asal menyeberang jalan

Ketika menyeberang jalan pejalan kaki tidak melihat kanan-kiri dan terburu-buru sehingga pengendara tidak melihat pejalan kaki yang akan menyeberang. Tiba-tiba muncul di depan kendaraan. Pejalan kaki juga tidak menyeberang di tempat dan waktu yang tepat di jalan yang ramai, apalagi di pertigaan atau perempatan. Faktor ini menurut Bapak Moh Hotib, menjadi faktor utama dan paling sering terjadi, dimana usia yang terlibat ini berusia sekitar 7-9 tahun.

b. Sambil bermain *Handphone* (HP) atau menggunakan *headset*

Pejalan kaki menyeberang atau berjalan sambil bermain HP. Ketika sedang berjalan pejalan kaki sambil menelepon, sms, mendengarkan musik, dll. Hal ini mengakibatkan pejalan kaki tidak fokus dan biasanya kecelakaan ini terjadi dari arah belakang pejalan kaki. Pejalan kaki saat bermain HP atau mendengarkan musik melalui *headset* tidak mendengarkan klakson mobil dibelakangnya sehingga ketika berada diposisi dimana pengendara tidak bisa menghentikan laju kendaraan menabrak pejalan kaki.

c. Sambil bermain-main dan mengobrol

“Pejalan kaki kalau jalan banyak yang sambil ngobrol, apalagi anak-anak SD sering sekali bermain-main ketika berjalan dipinggir jalan”, ungkap Bapak Moh Hotib. Anak-anak banyak yang main dorong-dorongan dan tidak sengaja terjatuh yang mengakibatkan tiba-tiba berada di jalur kendaraan.

d. Berjalan berkelompok

Faktor ini juga sering ditemui ketika berjalan kaki, pejalan kaki berjalan berkelompok yang mengakibatkan pejalan kaki menggunakan jalur kendaraan melintas. Pejalan kaki disini tidak menggunakan bagian pinggir jalan ketika berjalan, paling banyak terjadi di jalan-jalan kecil, apalagi yang tidak memiliki trotoar. Apalagi ditambah pejalan kaki yang sombong atau tidak fokus sehingga ketika diperingati dengan klakson tidak langsung menepi.

e. Faktor luar

Faktor-faktor ini berupa fasilitas yang kurang memadai dan posisi jalan, kendaraan, atau pedagang kaki lima yang memungkinkan terhalangnya penglihatan pejalan kaki akan kendaraan yang sedang melintas.

b. Wawancara dengan Kepala Sekolah

Pada tanggal 3 Maret 2017 penulis melakukan kunjungan ke sekolah SD Dharma Putra dan bertemu Kepala Sekolah untuk mengetahui apakah dari pihak sekolah pernah menerima ataupun mengadakan sosialisasi mengenai

keselamatan pejalan kaki untuk murid-muridnya. Dari hasil wawancara penulis dengan Ibu E. Sri Sutari, S.Pd penulis mendapatkan bahwa sekolah tersebut tidak pernah kedatangan maupun memberikan sosialisasi khusus untuk murid-muridnya mengenai keselamatan dalam berjalan kaki dan mengajarkan mereka mengenai rambu-rambu lalu lintas. Menurut Ibu Sri selaku wakil Kepala Sekolah SD Dharma Putra pihak sekolah hanya mengajarkan murid-muridnya di dalam kelas sebatas kalimat dimana, ketika berjalan kaki cari trotoar dan berjalan diatasnya dan ketika menyeberang lihatlah kanan-kiri atau meminta bantuan sekitar.



Gambar 3.2. Wawancara dengan Ibu E. Sri Sutari, S.Pd

Hal yang sama juga diungkapkan oleh Kepala Sekolah SDN Karawaci 8, Bapak Gara Suatman, S.Pd. Menurutnya pihak, sekolah tidak pernah mengajarkan secara khusus mengenai berjalan kaki yang aman namun untuk mengantisipasi keselamatan muridnya disekitar sekolah, mereka mempekerjakan seorang satpam sekolah untuk memperhatikan anak-anak sebelum dijemput dan membantu mereka menyeberang jalan.



Gambar 3.3. Wawancara dengan Bapak Gara Suatman, S.Pd

c. Kesimpulan wawancara

Berdasarkan wawancara diatas dapat disimpulkan bahwa sebagian besar penyebab kecelakaan disebabkan oleh pejalan kaki karena sembarangan ketika menyeberan jalan, tidak fokus ketika berjalan (bermain HP, menggunakan *headset*, mengobrol, bermain-main, berjalan berkelompok). Diperlukannya edukasi mengenai keselamatan pejalan kaki pada usia dini untuk membiasakan anak-anak sejak dini memilih jalan yang aman dan mengutamakan keselamatan bersama. Pihak sekolah juga perlu turut mengambil bagian dalam mengedukasi anak-anaknya.

### 3.5. Observasi

Sasaran target dalam perancangan kampanye ini berupa anak dari usia 7-11 tahun dan pada usia ini anak-anak melakukan aktivitas di luar rumah berupa sekolah, mmaka dari itu penulis mengunjungi beberapa sekola di Tangerang kota untuk melihat kondisi sekolah, keamanan sekolah untuk pejalan kaki, dan fasilitas sekitar sekolah yang mendukung keselamatan pejalan kaki.

a. SD Dharma Putra

Penulis melakukan observasi pertama pada tanggal 3 Maret pada sekolah SD Dharma Putra. Sekolah ini terletak di Jl. Otista no. 80 Tangerang Kota, lokasinya berada di dalam sebuah gang kecil. Lokasinya cukup ramai dan jalan ketika keluar gang juga ramai. Di depan lokasi ini terdapat trotoar dan *zebra cross*, namun trotoarnya dipenuhi oleh pedagang kaki lima sehingga mengganggu pejalan kaki berjalan di atasnya. Selain itu pada bagian depan gang dipenuhi kendaraan umum seperti angkot sehingga ketika menyeberang pandangan pejalan kaki untuk melihat kanan dan kiri juga terganggu. Anak-anak sekolah juga menyeberang sendiri tanpa adanya bantuan satpam sekolah maupun orang dewasa. Pedagang kaki lima yang menjual berbagai macam jajanan memenuhi trotoar dan menjadi pusat perhatian anak-anak sehingga sisi jalan dipenuhi anak-anak yang jajan. Anak-anak tidak berdiri di atas trotoar dan memakai sisi jalan untuk jalur lintas kendaraan.

UMMN



Gambar 3.4. Lokasi sekolah SD Dharma Putera



Gambar 3.5. Gang Sekolah SD Dharma Putra Menuju Jalan Raya



Gambar 3.6. Trotoar Penuh Toko Dan Pedagang Kaki Lima



Gambar 3.7. Trotoar Depan Gang Sekolah SD Dharma Putra

b. SDN Karawaci 8

Observasi juga dilakukan di sekolah SDN Karawaci 8. Sekolah ini terletak di Jl. Beringin Raya Perum 1, Karawaci, Tangerang. Lokasinya terletak di pinggir jalan besar. Pada sekolah ini fasilitas pejalan kaki cukup lengkap dimana terdapat rambu lalu lintas pejalan kaki, *zebra cross*, trotoar dan Zona Selamat Sekolah (ZoSS). Pada bagian seberang sekolah terdapat gang yang menjual banyak jajanan sehingga setelah pulang sekolah kebanyakan dari mereka menyeberang dan jajan di seberang sekolah. Satpam pada sekolah ini membantu anak-anak dalam menyeberang jalan ketika akan jajan di seberang sekolah ketika pulang sekolah.



Gambar 3.8. Rambu Pejalan Kaki Di Dekat SDN Karawaci 8



Gambar 3.9. Zona Selamat Sekolah Depan SDN Karawaci 8



Gambar 3.10. Satpam Sekolah Membantu Anak-Anak Menyeberang Jalan

### c. Kesimpulan Observasi

Anak-anak sudah mulai lepas dari pengawasan orang tua dan di kedua sekolah ini beberapa dari mereka sudah berjalan kaki sendirian. Sekitar sekolah di Tangerang kota terdapat pedagang kaki lima yang menjual berbagai macam jajanan dan menarik perhatian anak-anak. Setiap sekolah terdapat fasilitas *zebra cross* dan trotoar untuk pejalan kaki, namun tidak digunakan dengan tepat. Anak-anak yang tertarik akan jajanan di sekitar sekolah tidak lagi memperhatikan keselamatan dan fokus kepada satu tujuan yaitu jajan. Sehingga diperlukan edukasi mengenai keselamatan pejalan kaki untuk dapat mengimbangi perilaku luar dari pengguna jalan lain.

### 3.6. Kuesioner

Kuesioner dilakukan dengan metode random sampling, dengan penentuan jumlah sampel dengan Rumus Slovin. Pengambilan sample didasari oleh lokasi yang lebih banyak terdapat kecelakaan di Kota Tangerang.

Kecelakaan lebih banyak terjadi di Tangerang Kota dibandingkan Tangerang Selatan maka dari itu penulis mengambil sample sebesar jumlah penduduk usia 7-11 tahun di Tangerang Kota. 7-11 tahun adalah usia anak-anak sekolah dasar sehingga penulis mengambil patokan anak-anak 7-11 tahun dari data Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan yang mengelompokkan jumlah siswa/i tingkat SD di Tangerang Kota tahun 2017.

$$S = \frac{n}{1+N.e^2} = \frac{179,593}{1+179,593 \times 0.0025} = \frac{179,593}{450} = 399$$

Jumlah anak-anak tingkat SD di Tangerang Kota sebanyak 179,593 orang dan dengan menggunakan rumus pengambilan sample oleh Slovin maka didapat 400 orang dengan tingkat ketepatan 5%. Penulis menyebarkan kuesioner ke 400 responden di beberapa sekolah Kota Tangerang, guna untuk mengetahui pengetahuan anak-anak mengenai rambu pejalan kaki, fasilitas pejalan kaki dan kewajiban pejalan kaki.

### 3.6.1. Analisa Kuesioner

Tabel 3.5. Analisa Kuesioner 1

Uraian	Usia					Total
	7	8	9	10	11	
<b>Pengetahuan anak-anak mengenai rambu lalu lintas khusus pejalan kaki</b>						
• Mengetahui rambu lalu lintas	15	15	18	22	20	90
• Tidak mengetahui rambu lalu lintas	38	47	32	52	41	210
• Mengetahui rambu lalu tapi salah menggunakannya	37	23	30	1	9	100
<b>PERNAH atau TIDAK PERNAH terlibat kecelakaan ketika berjalan kaki</b>						
• Tidak Pernah	45	11	46	5	16	123
• Pernah	45	74	34	70	54	277

Uraian	Usia					Total
	7	8	9	10	11	
<b>Pengetahuan anak-anak akan jalan yang aman untuk dilalui ketika berjalan maupun menyeberang jalan</b>						
• Tahu jalan yang aman	41	52	49	20	23	185
• Tidak tahu jalan yang aman	49	33	31	55	47	215
<b>Sosialisasi/pelajaran khusus mengenai berjalan kaki yang aman agar terhindar dari kecelakaan bermotor</b>						
• Pernah menerima sosialisasi/pelajaran khusus mengenai berjalan kaki yang aman agar terhindar dari kecelakaan bermotor	47	32	40	25	30	174
• Tidak pernah menerima sosialisasi/pelajaran khusus mengenai berjalan kaki yang aman agar terhindar dari kecelakaan bermotor	43	53	40	50	40	226
<b>Orang yang berjalan bersama/menemani anda ketika berjalan kaki</b>						
• Sendiri	43	49	40	48	38	218
• Teman sebaya	18	8	9	12	28	75
• Orang dewasa	29	28	31	15	4	107

### **3.6.2. Kesimpulan Kuesioner**

Dari penyebaran kuesioner ke anak-anak yang berjalan kaki sehari-hari untuk pulang/datang ke sekolah penulis mendapatkan bahwa lebih banyak responden yang tidak mengetahui rambu lalu lintas khusus pejalan kaki, yaitu sebesar 52.5%, dimana yang mengetahui penggunaan rambu lalu lintas khusus pejalan kaki hanya ada 22.5%, dan sisanya mengetahui rambu lalu lintas untuk pejalan kaki namun salah menggunakannya. Mereka melihat lampu dua warna yang dikhususkan untuk pejalan kaki sama dengan lampu tiga warna untuk kendaraan sehingga salah penggunaannya.

Anak-anak pada usia ini sudah mulai terlepas dari pengawasan orang tua dan kebanyakan dari mereka juga berjalan kaki tanpa didampingi orang dewasa. Pengetahuan mereka mengenai rambu lalu lintas dan jalan yang aman untuk dilalui ketika berjalan kaki juga masih minim. Hal ini dapat meningkatkan kemungkinan mereka terlibat kecelakaan ketika berjalan kaki. Dari hasil kuesioner juga dapat dilihat bahwa terdapat 69.25% responden dari 400 responden yang pernah terlibat kecelakaan ketika berjalan kaki. Angka ini juga melebihi angka tercatat yang didapat dari hasil studi dokumen Polres Metro Tangerang jika dilihat berdasarkan besar populasinya.

### **3.7. Studi Eksisting**

Dari studi eksisting yang ada biasanya untuk mengedukasi anak-anak mengenai lalu lintas hanya dilakukan sebatas penyuluhan. Seperti yang di lakukan Lantas Polres Metro Tangerang Kota, dimana pada setiap hari Sabtu (terkadang sesuai waktu yang ada) mereka biasanya mengundang beberapa anak dari sebuah

sekolah untuk hadir di Aula Lantas Polres Metro Tangerang dan diberikan penyuluhan.

Lantas Polres Metro Tangerang Kota memiliki sebuah program dalam penyampaian edukasi kepada anak-anak mengenai peraturan lalu lintas, dimana disebut sebagai Polsanak (Polisi Anak). Program ini merupakan pemograman tugas pokok Unit Dikyasa yang memberikan edukasi positif mengenai lalu lintas kepada anak-anak sejak kecil atau saat anak usia dini.



Gambar 3.11. Penyuluhan Lalu Lintas Kepada SD Syafana Islamic School

Gambar 3.11. merupakan foto yang diambil ketika penyuluhan pada tanggal 1 Maret 2017. Pada penyuluhan ini terdapat 75 anak dari SD Syafana Islamic School yang dikumpulkan di Aula Lantas Polres Metro Tangerang dan diajarkan mengenai lalu lintas. Program ini bertemakan “Polantasku Sahabatku”. Penulis

menperoleh foto tersebut dari Bapak Gita Sugiansyah. Foto ini merupakan hasil dokumentasi yang dilakukan anggota lintas pada hari tersebut. Materi yang dijelaskan ke anak-anak pada saat penyuluhan berupa pengenalan rambu-rambu lalu lintas, cara menggunakan helm dengan benar dan cara menyebrang di *zebra cross*. Pengajaran ini dilakukan agar tertanam di pribadi anak untuk mematuhi peraturan lalu lintas dan dapat mengaplikasikannya dalam kehidupan sehari-hari.

Melalui bantuan kepolisian Polres Metro Tangerang unit Lintas, penulis pada tanggal 20 April 2017 menyebarkan kuesioner singkat di sekolah ini. Hasilnya 61% responden yang telah mengikuti penyuluhan ini tidak mengetahui tata cara berjalan kaki yang aman dan terdapat 58% responden yang tidak mengingat informasi yang disampaikan pada saat penyuluhan.

Tabel 3.6. Analisa Kuesioner 2

Uraian	Usia		Total
	7	8	
<b>Pengetahuan anak-anak mengenai rambu lalu lintas khusus pejalan kaki</b>			
• Mengetahui rambu lalu lintas	10	19	29
• Tidak mengetahui rambu lalu lintas	24	22	46
<b>Anak-anak yang telah mengikuti penyuluhan mengingat informasi yang disampaikan atau tidak</b>			

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ingat (menjawab dengan benar 7 dari 10 pertanyaan)</li> </ul>	15	16	31
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tidak ingat (menjawab dengan benar kurang dari 7 pertanyaan dari 10 pertanyaan)</li> </ul>	19	25	44

### **3.8. Profil Lembaga Penyelenggara**

#### **3.8.1. Sejarah Terbentuknya**

Terbentuknya Road Safety Association berawal dari kepedulian para pengurus organisasi sepeda motor di Jakarta dan sekitar dalam menghadapi berbagai persoalan tentang keselamatan pengendara di jalan raya. Kemudian terbentuklah suatu komunikasi yang intensif di antara pengurus organisasi sepeda motor, hingga menjadi sebuah forum yang bernama Forum Safety Riding Jakarta atau FSRJ, yang sekarang berubah nama menjadi Road Safety Association atau RSA. Pengubahan nama dikarenakan forum ini mencoba memperluas makna dari Road Safety tersebut, dimana mencakup seluruh elemen pengguna jalan. RSA didirikan pada September 2005 dan khusus membicarakan tentang keselamatan jalan. Komunitas dan relawan yang tergabung dalam RSA kini sudah mencapai kurang lebih 100 komunitas dan 80.000 relawan.

#### **3.8.2. Visi dan Misi**

RSA memiliki visi berupa, “Menciptakan budaya tertib berlalu lintas yang aman dan nyaman bagi seluruh pengguna jalan.” Misinya sendiri berupa:

1. Melakukan advokasi dan penyadaran kepada seluruh lapisan masyarakat khususnya pengguna jalan agar mengetahui, memahami dan melaksanakan aturan lalu lintas.
2. Memberikan pemahaman terhadap keterampilan berlalu lintas yang aman serta nyaman kepada seluruh pengguna jalan.
3. Menghimbau dan mengajak seluruh elemen pengguna jalan agar menerapkan perilaku dan etika yang baik dan benar.
4. Menjadi partner bagi pihak berwenang, instansi terkait, dan pihak lain dalam merealisasikan keselamatan jalan dengan kritis, independen dan solutif.
5. Sebagai penyedia informasi bagi masyarakat seputar data kecelakaan, jumlah pelanggaran berlalu lintas, sarana & prasarana jalan, visualisasi perilaku berlalu lintas, peraturan berlalu lintas.

### **3.9. Metodologi Perancangan**

#### **3.9.1. Perancangan Kampanye**

Penulis menggunakan metode perancangan kampanye menurut Gregory dalam Venus (2009) dimana dibagi menjadi beberapa tahap sebagai berikut:

1. Analisa masalah

Disini penulis menganalisa masalah yang ada yang diperoleh dari fenomena-fenomena dan dibuktikan melalui pengumpulan data. Dari analisa masalah yang ada penulis menemukan bahwa masalah yang ada yaitu, kurangnya edukasi yang berfokus pada pejalan kaki (kebanyakan berfokus kepada pengendara), kurangnya pengetahuan anak-anak mengenai fasilitas pejalan

kaki, tata cara berlalu lintas yang aman dan kebiasaan berjalan kaki yang aman bagi keselamatan bersama.

2. Penyusunan tujuan

Menentukan tujuan kampanye dimana tujuannya adalah merancang kampanye sosial Edulantas Pejalan Kaki untuk usia 7-9 tahun. Fungsinya yaitu anak-anak yang sebelumnya tidak tahu akan berlalu lintas yang aman menjadi tahu dan anak yang terbiasa melanggar peraturan lalu lintas menjadi tertib.

3. Identifikasi dan segmentasi sasaran

Pada tahap ini dilakukan identifikasi dan segmentasi khalayak. Dimana kampanye ini penulis tujukan untuk anak-anak usia 7-9 tahun yang terbiasa berjalan kaki pulang maupun pergi. Kalangan target dibatasi dari menengah hingga menengah kebawah, dengan pendidikan SD.

4. Menentukan pesan

Dalam tahap ini penulis menentukan pesan yang ingin disampaikan sehingga terbentuklah sebuah ide. Pesan yang ingin disampaikan dalam perancangan kampanye ini yaitu Menciptakan pejalan kaki yang cerdas, tertib berlalu lintas untuk keselamatan bersama. Big Idea dari perancangan ini yaitu, memposisikan anak tertib berlalu lintas sebagai anak cerdas.

5. Strategi dan taktik

Pada tahap ini penulis menentukan strategi dalam melakukan kampanye, strategi ini penulis bagi menjadi dua yaitu strategi visual dan strategi komunikasi. Pada strategi visualnya penulis mengikuti sertakan khalayak

yaitu anak-anak sebagai kharakternya dan menggunakan media untuk mengkomunikasikan pesan dengan menggunakan kalimat denotasi yang langsung dapat dimengerti anak-anak tanpa atau pesan tersembunyi. Penulis menggunakan bahasa indonesia dan bahasa yang santai namun dapat menyampaikan keseriusan isi pesan.

#### 6. Alokasi waktu dan sumber daya

Pada tahap ini penulis akan membuat sebuah tabel alokasi waktu pelaksanaan kampanye, dimulai dari waktu perancangan, pelaksanaan hingga waktu berakhirnya kampanye.

#### 7. Evaluasi

Setelah melakukan kampanye, penulis akan melakukan evaluasi untuk mengetahui kekurangan dan kelebihan dari kampanye dan memperbaikinya.

### **3.9.2. Perancangan Desain**

Penulis akan melakukan metode perancangan desain berdasarkan “Desain Komunikasi Visual Terpadu”, oleh Safanayong (2006). Pertama, penulis akan mengamati masalah yang ingin diangkat, kemudian melakukan tinjauan masalah terhadap masalah tersebut. Setelah data terkumpul, penulis akan melakukan analisis untuk mengelompokkan yang sifatnya penting dan tidak, dan menyatukannya menjadi satu kesatuan. Kemudian penulis akan melakukan *brainstorming* untuk menentukan tema dan menemukan konsep perancangan kampanye sosial ini (memberi tahu bahwa ketika berjalan kaki harus lebih hati-hati, karena kemungkinan mengalami kecelakaan tidak bisa dihindari). Kemudian akan dilanjutkan dengan membuat sketsa dari setiap media yang akan digunakan

dalam kampanye sosial ini (menciptakan ilustrasi yang akan digunakan, memilih warna yang akan diaplikasikan, dan tata letak atau *layout*-nya). Selanjutnya akan memasuki tahap visualisasi karya dengan mengaplikasikan yang terdapat pada sketsa. Kemudian akan dilanjutkan dengan membuat sebuah *dummy*. Tahap visualisasi ini juga akan melalui tahap *layouting*. Tahap terakhir akan dilakukan proses cetak dan evaluasi pada bagian mana yang masih kurang.

