



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

Dewasa ini, Jakarta memiliki berbagai macam pilihan transportasi umum. Pembangunan dan pengembangan transportasi ini dikarenakan untuk mengurangi kemacetan. Akan tetapi berdasarkan data dari *TomTom Traffic Index* (lembaga yang mengukur tingkat kemacetan di kota-kota), Jakarta menempati posisi ke-10 (dari 416 kota yang diteliti) sebagai kota dengan tingkat kemacetan yang tinggi. Kemacetan di Jakarta dari tahun 2018-2019 mengalami stagnansi sebesar 53%. Selanjutnya, bila diakumulasi dalam 1 tahun, terdapat 174 jam atau 7 hari 6 jam yang terbuang karena kemacetan di jalanan.

Adapun dampak kemacetan memiliki pengaruh yang besar kepada masyarakat dan negara. Menurut Downs (2004), selain menyebabkan banyaknya waktu yang terbuang karena kemacetan, keadaan ini dapat membuat seseorang merasa frustrasi karena tidak bisa menyalip secara lancar seperti biasanya. Karena tersendak macet, maka kendaraan harus menghabiskan bensin yang lebih banyak. Sedangkan dampak bagi negara adalah pengiriman barang membutuhkan waktu yang lebih lama. Sehingga mengakibatkan menurunnya efisiensi produktivitas dalam suatu negara. Menurut data perhitungan Bappenas yang dimuat di tirto.co.id, kemacetan di Jabodetabek menyebabkan kerugian sebesar 65 Triliun.

Berdasarkan data riset dari *Institute For Transportation And Development Policy* (ITDP) pada 2019 yang dimuat di tirto.id, hanya sebesar 25 persen warga

Jakarta yang menggunakan transportasi umum. Padahal pada tahun 2010 yang hanya ada kopaja dan metro mini sebagai moda transportasi umum, terdapat 57 persen warga Jakarta yang menaiki kendaraan umum. Hal ini sangat disayangkan karena menurut Downs (2004), transportasi umum memberikan efek secara langsung terhadap kemacetan pada waktu-waktu sibuk karena kemampuannya.

Menurut pemaparan dari Trubus Rahadiyasah, pengamat kebijakan publik dari Universitas Trisakti yang dimuat di tirto.id, ada 3 faktor yang menyebabkan masyarakat DKI Jakarta tidak mau beralih ke transportasi umum. Faktor pertama adalah tentang kenyamanan tidak mau berdesak-desakkan. Hal ini merupakan permasalahan watak seseorang. Faktor kedua adalah keamanan yaitu pelecehan seksual kepada perempuan dan masih banyak supir angkot, metromini dan kopaja yang ugal-ugalan. Faktor ketiga yaitu kurangnya integrasi antar kendaraan, sehingga harus berganti-ganti moda transportasi umum di tempat yang berbeda yang memakan cukup banyak waktu.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Deddy Herlambang, praktisi transportasi terdapat beberapa permasalahan terhadap kampanye yang telah dilakukan pemerintah. Permasalahan ini adalah kampanye yang dilakukan cenderung bersifat seremonial. Maksudnya adalah kampanye hanya sekadar peresmian (gunting pita) atau pidato. Sehingga kampanye tidak berkepanjangan, mudah untuk dilupakan masyarakat dan tidak ada tahap evaluasi. Selanjutnya dari hasil wawancara Dinas Perhubungan didapatkan informasi bahwa pemerintah mengadakan kampanye setiap bulan dengan lokasi di Ancol. Adapun topik kampanyenya berubah-ubah karena bergiliran dengan dinas-dinas lainnya.

Namun, tidak dapat dipastikan bahwa semua warga DKI Jakarta bisa berkunjung ke Ancol setiap bulan dan memerhatikan kampanye yang diadakan.

Sekalipun sudah mengetahui dampak-dampak negatif kemacetan, fasilitas sarana transportasi umum yang kian hari semakin membaik serta beragam penetapan peraturan lalu lintas, dan adanya Instruksi Gubernur untuk mendorong masyarakat beralih ke moda transportasi umum menurut data riset dari *Institute For Transportation And Development Policy* (ITDP) pada 2019 yang dimuat di *tirto.id*, masih ada 75 persen warga Jakarta yang tidak naik transportasi umum. Oleh karena itu dibutuhkan perubahan kebiasaan bertransportasi dan pola pikir terhadap transportasi umum. Maka diperlukan kampanye sosial untuk merubah kebiasaan dan pola pikir

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang sudah dipaparkan sebelumnya, maka rumusan permasalahan yang akan dibahas pada laporan tugas akhir ini adalah bagaimana merancang kampanye sosial agar warga masyarakat beralih ke transportasi umum di DKI Jakarta?

1.3. Batasan Masalah

Agar penelitian ini lebih terarah, terfokus, dan menghindari pembahasan menjadi terlalu luas, berikut adalah *segmenting, positioning, targeting* dan batasan transportasi umum yang dibuat untuk membantu penelitian:

1. Demografis: untuk pria dan wanita, usia 25-39 tahun, dengan dominan profesi karyawan, pendidikan minimal SMA, SES B-A, mencakup seluruh agama, suku dan ras yang ada.
2. Geografis: DKI Jakarta
3. Psikografis: penduduk Jakarta yang menggunakan kendaraan pribadi setiap hari (5-7 hari dalam seminggu) sehingga tidak pernah menggunakan transportasi umum.
4. Transportasi umum: kereta rel listrik (KRL), bus rapid transit (BRT) atau busway atau Transjakarta, moda raya terpadu (MRT)

1.4. Tujuan Tugas Akhir

Tujuan dari Tugas Akhir ini adalah untuk merancang kampanye sosial yang sesuai dan tepat agar warga masyarakat beralih ke transportasi umum di DKI Jakarta

1.5. Manfaat Tugas Akhir

Manfaat perancangan kampanye sosial untuk mengajak penduduk usia 25-39 tahun untuk naik transportasi umum di DKI Jakarta:

1. Bagi penulis agar dapat mengetahui bagaimana merancang kampanye sosial yang tepat dan sesuai dengan permasalahan serta target.
2. Bagi penduduk Jakarta usia 25-39 tahun agar mau pindah ke transportasi umum dan mengurangi penggunaan kendaraan pribadi.

3. Bagi kampus UMN agar dapat memberikan tinjauan dan referensi kepada para mahasiswa/i di tahun-tahun akademik mendatang.