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.

Team project ©2017
Dony Pratidana S. Hum | Bima Agus Setyawan S. IIP

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Menurut pasal 1 Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.

Kecelakaan lalu lintas jalan tol di Indonesia sudah memasuki tahap memprihatinkan. Menurut data PT Jasa Marga pada tahun 2013 total kecelakaan mencapai 1701 insiden dengan korban mencapai 123 jiwa. Berarti dalam sehari terdapat 4 insiden kecelakaan atau setiap 6 jam sekali.

PT Jasa Marga menyebutkan penyebab kecelakaan, tertinggi, yaitu karena faktor sopir sebanyak 80,42% dari jumlah kecelakaan, diikuti oleh kendaraan sebanyak 18,40% dan juga lingkungan 0.47%. Jumlah kecelakaan terbanyak terdapat pada tol Jakarta – Cikampek sebanyak 614, Purbaleunyi 294, dan Jagorawi 236 kejadian. Karakteristik kecelakaan paling banyak terjadi pada pkl. 00.00 – 06.00 (710 kejadian) dan melibatkan truk dari berbagai jenis sebagai kendaraan terbanyak mengalami kecelakaan (1.114 kejadian) di jalan tol. Lokasi kecelakaan terbanyak berada pada lajur kiri, yaitu 565 insiden diikuti dengan bahu jalan sebanyak 404 kejadian.

Perancangan Visual..., Febrian Pottanobu, FSD UMN, 2015

Faktor sopir merupakan faktor utama kecelakaan di jalan tol. Data dari PT Jasa Marga menyebutkan, yaitu kurang antisipasi 688 kejadian, mengantuk sebanyak 625 kejadian, lengah 34 kejadian, tidak tertib 15 kejadian, dan mabuk 6 kejadian.

Bapak Widiyatmiko Nursejati (Rabu, 25 Februari 2015) selaku *Traffic Control System Manager* PT. Jasa Marga mengatakan bahwa sopir truk paling banyak mengalami kecelakaan dikarenakan mereka mengantuk saat berkendara. Sopir truk beroperasi pada tengah malam hingga pagi hari untuk *shipping* ke pelabuhan atau mengantar barang ke beberapa daerah. Apabila mereka telat atau tidak mengangkut barang maka ada kerugian yang akan ditanggung. Sopir truk merasa terjaga ketika memasuki jalan arteri itu disebabkan kondisi jalan yang relatif tidak rata. Rasa kantuk itu kemudian timbul pada saat memasuki jalan tol. Konstruksi jalanan yang rata serta suasana yang gelap membuat sopir terlena sehingga mengantuk dan kehilangan fokus saat mengemudi.

Sutrisno (Selasa, 3 Maret 2015) sebagai narasumber mengatakan ketika mengantuk sopir truk pada umumnya hanya meminum kopi untuk menghilangkan rasa kantuk, akan tetapi pada kenyataannya saat mengantuk yang dibutuhkan adalah tidur, bukan kopi karena tidak ada zat yang bisa menggantikan efek restoratif tidur menurut dr. Andreas Prasadja, ahli kesehatan tidur. Kafein dari kopi hanya memberikan efek bugar dan secara emosi lebih positif, tetapi kemampuan otak yang sudah lelah tidak bisa dibantu dengan kafein.

Perancangan Visual..., Febrian Pottanobu, FSD UMN, 2015

Ibu Maria (Selasa, 3 Maret 2015) seorang pengusaha proyek pembangunan panel mengatakan karyawan sopir truk kurang bisa mengontrol waktu. Mereka memang memiliki jadwal yang padat untuk mengantar barang. Di saat esok hari akan mengantar barang, sopir truk tidak menggunakan waktu untuk beristirahat, tetapi asyik begadang menonton pertandingan sepak bola atau *nongkrong* sehingga tubuh terasa lelah dan mengantuk. Mereka tidak bisa mengantisipasi dirinya sendiri sebelum berkendara di jalan tol. Selain itu kurangnya nutrisi yang cukup juga menjadi masalah yang serius bagi sopir truk.

Dari fenomena tersebut, dapat disimpulkan tingkat kecelakaan truk di jalan tol lebih tinggi dibandingkan jenis kendaraan lain, contohnya sedan dan minibus. Kecelakaan tersebut disebabkan karena kondisi sopir truk yang kurang antisipasi sebelum melakukan pekerjaannya di jalan. Berdasarkan penjelasan dari PT Jasa Marga dan observasi langsung kepada sopir truk, kurang antisipasi disebabkan oleh begadang, kelelahan, dan kurang nutrisi yang cukup. Maka dari itu penulis ingin meneliti dan merancang visual kampanye yang bertemakan, "Perancangan Visual Kampanye Pentingnya Antisipasi Diri Sebelum Berkendara bagi Sopir Truk di Jalan Tol," di mana lewat kampanye sosial ini dapat mengurangi tingkat kecelakaan dan merubah pola pikir sopir truk untuk melakukan tindakan preventif sebelum dan saat berkendara di jalan tol.

Perancangan Visual..., Febrian Pottanobu, FSD UMN, 2015

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka dapat diambil kesimpulan, yaitu:

1. Bagaimana menurunkan tingkat kecelakaan sopir truk di jalan tol dengan mengkampanyekan program pentingnya antisipasi diri sendiri sebelum berkendara?
2. Bagaimana merancang visual kampanye yang tepat bagi sopir truk untuk menyadarkan pentingnya antisipasi diri sendiri sebelum berkendara di jalan tol ?

1.3. Batasan Masalah

Adapun batasan masalahnya, yaitu:

1. Sasarannya hanya untuk sopir truk yang belum menikah (20 – 30 tahun).
2. Pembahasan hanya mencakup wilayah tol Jakarta-Cikampek.
3. Pesan yang disampaikan mengenai pentingnya antisipasi diri sebelum berkendara di jalan tol.

1.4. Tujuan Tugas Akhir

1. Perancangan visual kampanye ini ditujukan bagi sopir truk agar lebih peduli mengenai bahaya yang dapat terjadi di jalan tol ketika kurangnya antisipasi.

Perancangan Visual..., Febrian Pottanobu, FSD UMN, 2015

2. Sopir truk mengetahui apa yang harus dilakukan untuk mengantisipasi dirinya sendiri sebelum berkendara di jalan tol.

1.5. Manfaat Tugas Akhir

1. Melalui kampanye ini berkurangnya tingkat kecelakaan di jalan tol yang disebabkan oleh sopir truk.
2. Menambah rasa kepedulian sopir truk akan bahaya yang terjadi apabila kurangnya antisipasi sebelum berkendara.
3. Menambah pengetahuan sopir truk untuk mengantisipasi dirinya sendiri sebelum berkendara di jalan tol.
4. Menambah kewaspadaan sopir truk ketika sebelum dan saat berkendara.

1.6. Metode Pengumpulan Data

Menurut Berger (2011, hlm. 33) pengumpulan data primer melibatkan observasi dan penelitian orang pertama. Misalnya, mensurvei beberapa kelompok orang sesuai dengan topik yang sama dan melihat data apa yang telah diungkap. Pengumpulan data sekunder menggunakan penelitian oleh orang lain untuk mendatangkan kesimpulan tentang topik yang sedang dicari.

Tipe penelitian yang penulis gunakan adalah penelitian secara kuantitatif di mana membutuhkan data numerik seperti jumlah kecelakaan, penyebab kecelakaan, kerugian yang didapat, dan lainnya. Selain itu penulis juga menggunakan penelitian secara kualitatif untuk mendapatkan data non-numerik

Perancangan Visual..., Febrian Pottanobu, FSD UMN, 2015

seperti budaya yang sedang berkembang, filosofi berkomunikasi, fenomena masyarakat, kritik media, maupun ideologi.

Metode pengumpulan data yang penulis gunakan, yaitu:

1.6.1. Metode Pengumpulan Data Primer

1. Observasi

   Menurut Riduwan (2004, hlm. 104) observasi merupakan teknik pengumpulan data, dimana peneliti melakukan riset langsung kepada objek yang dituju. Penulis mengamati tingkah laku sopir - sopir truk ketika berkendara di jalan tol atau kehidupan sehari - harinya. Selain itu penulis juga mengamati keadaan jalan tol, kendaraan yang dipakai, beserta tempat tinggal mereka.

2. Wawancara

   Penulis melakukan kontak langsung dengan beberapa sopir truk sebagai narasumber dan juga kepada PT Jasa Marga sebagai penyedia layanan jalan tol. Cara yang dilakukan, yaitu dengan tanya jawab kepada narasumber.

1.6.2. Metode Pengumpulan Data Sekunder

1. Kepustakaan

   Berger (2011, hlm. 29) mengatakan bahwa mahasiswa melakukan penelitian kepustakaan untuk menemukan apa yang telah dilakukan.

Perancangan Visual..., Febrian Pottanobu, FSD UMN, 2015

Menggunakan data pada buku, artikel, majalah, surat kabar dan media cetak lainnya untuk pengumpulan data. Adapun data yang dicari seputar isu berkendara, karakteristik sopir truk, dan penyebab kecelakaan.

2. Dokumentasi

   Mencari data berupa foto-foto yang berhubungan dengan judul penulis.

3. Internet

   Pencarian data lewat media internet, di mana penulis mengunjungi beberapa situs guna mencari data tentang kecelakaan, penyebabnya, cara penanggulangan dan juga peenjelasan mengenai aman berkendara.

1.7. Metode Perancangan

Penulis menggunakan beberapa tahapan dalam melakukan perancangan kampanye sosial, yaitu sebagai berikut:

1. Pengumpulan Data

   Penulis melakukan pengumpulan data terlebih dahulu mengenai fenomena tingginya kecelakaan di jalan tol. Data tersebut didapat berdasarkan hasil observasi, wawanacara, studi pustaka, dokumentasi, dan internet.

2. Analisa Masalah

   Tingginya tingkat kecelakaan di jalan tol ternyata banyak disebabkan oleh sopir truk yang kurang antisipasi sebelum berkendara di jalan tol. Mengantuk, kurang istirahat, kurang nutrisi, dan badan tidak sehat menjadi

Perancangan Visual..., Febrian Pottanobu, FSD UMN, 2015

pemicu kurangnya antisipasi sopir sebelum berkendara. Ketika mengedarai truk, sopir tidak dalam kondisi yang siap sehingga mengalami kecelakaan.

3. *Brainstorming* Konsep Pesan dan Visual Kampanye

   Penulis melakukan *brainstorming* untuk menentukan pesan dan konsep visual yang sesuai dengan kepribadian dan *behavior* target sasaran.

4. Merancang Identitas Visual Kampanye

   Visual kampanye yang dirancang akan dibuat beberapa sketsa dengan tujuan untuk mencari visual mana yang mampu mengkomunikasikan masalah yang sedang dibahas. Adapun visual akan menggunakan teori desain grafis.

5. Pengaplikasian pada Media

   Visual kampanye yang telah dirancang akan ditempatkan pada beberapa media yang sudah dipilih menurut keefektifannya mengkomunikasikan pesan kepada target sasaran.

Perancangan Visual..., Febrian Pottanobu, FSD UMN, 2015

1.8. Skematika Perancangan

KHALAYAK SASARAN		
GEOGRAFI	DEMOGRAFIS	PERILAKU
Ruas jalan tol di pulau Jawa khususnya Tol Jakarta-Cikampek	Sopir truk yang belum menikah, berumur 20 –30 tahun. Berjenis kelamin laki – laki. Merupakan sopir truk lintas daerah.	Sopir truk yang aktif berkendara, memiliki jadwal yang padat. Menyukai hal berbau seks, dangdut, pertandingan sepak bola, peribahasa, dan kata – kata puitis. Majemuk.
PSIKOGRAFIS		
Menikmati hidup, tidak egois, dan mencintai budaya daerahnya masing - masing		

INSIGHT
Perancangan Visual Kampanye dengan tema "Pentingnya Antisipasi Diri Sebelum Berkendara bagi Sopir Truk di Jalan Tol" yang bertujuan mengurangi tingkat kecelakaan dan meningkatkan kepedulian sopir truk akan bahaya yang dapat terjadi apabila kurangnya antispasi diri sendiri sebelum berkendara.

KONSEP PERANCANGAN		
BIG IDEA	VISUALISASI	MEDIA
Merancang visual kampanye aman berkendara bagi sopir truk. Pesan yang disampaikan menggunakan persuasi yang memiliki konten *sex appeal* dan disampaikan dengan gaya humor.	Elemen visual menggunakan wanita seksi sebagai strategi komunikasi dan menggunakan *headline* berirama pantun utuk mengajak sopir truk mengantisipasi dirinya sebelum berkendara.	*Above The Line* : *billboard* dan spanduk. *Below The Line* : *sticker*, poster, *body* truk, handuk, cangkir, dan pernak –pernik truk. *Throgh The Line* : media sosial (Facebook dan Blackberry Messenger)