

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Tidak bisa dipungkiri bahwa kendaraan bermotor adalah bagian integral dalam kehidupan modern. Karenanya mengemudi adalah salah satu kegiatan penting yang dilakukan masyarakat. Pentingnya kemampuan mengemudikan kendaraan bermotor bagi masyarakat dapat dilihat dari data penerbitan SIM atau Surat Izin Mengemudi. Dikutip dari BPS provinsi Jakarta (2021), pemerintah menerbitkan sebanyak 865,601 buah SIM pada tahun 2021, diantara-Nya SIM A (SIM Mobil ringan) sebanyak 334,925 buah dan SIM C (SIM sepeda motor) sebanyak 485,309 buah (Badan Pusat Statistik provinsi Jakarta, 2021). Dengan menggunakan jalan sebagai sarana umum, maka setiap pengemudi bertanggung jawab atas keselamatan diri, lingkungan, dan pengguna jalan lain. Namun ditemui bahwa faktor *human error* menjadi penyebab kecelakaan terbesar. Salah satunya adalah kelelahan, atau lebih dikenal dengan istilah *microsleep* (Universitas Indonesia, 2022).

Menurut dr. Winnugroho Wiratman, Sp.S., Ph.D. dalam artikel yang dipublikasi oleh Universitas Indonesia (2022), *microsleep* terjadi karena kelelahan dan kurang tidur. Selain itu ada kelompok yang lebih rentan terhadap *microsleep* seperti penderita demencia, cedera kepala, dan kelainan tidur (Universitas Indonesia, 2022). Walau rata-rata hanya berdurasi selama 30 detik, *microsleep* dapat berlangsung hingga hitungan menit dengan tingkat terjadinya kecelakaan hingga 100%. Dikutip dari Webmd (2021), satu malam saja dengan kualitas tidur kurang baik (durasi di bawah 4 jam) dapat menyebabkan *microsleep* bagi pengendara (Webmd, 2021). Jika dihitung, bila pengemudi tertidur selama 3 detik dengan kecepatan 100km/jam, maka kendaraan dapat melaju sejauh 800 meter tanpa terkendali.

Operator jalan tol di Indonesia seperti PT Jasa Marga Persero Tbk. dan PT Hutama Karya melaporkan bahwa faktor *human error* menjadi penyebab utama terjadinya kecelakaan di ruas jalan tol. Melalui bps.go.id (2021), PT Jasa Marga mencatat total 680 kecelakaan yang terjadi pada tahun 2021 di ruas jalan tol Jagorawi, Jakarta-Tangerang, Jakarta-Cikampek, dan Cawang-Tomang-Cengkareng. 584 kecelakaan diakibatkan oleh faktor pengemudi (BPS, 2021). Hal serupa juga disampaikan oleh PT Hutama Karya. Dikutip dari CNBC Indonesia (2022), dilaporkan sebanyak 43% atau 29 kecelakaan diakibatkan oleh *microsleep* pada periode Agustus hingga Oktober 2022 di ruas tol trans Sumatera, ruas tol terpanjang yang dikelola PT Hutama karya. Karena ini, PT Hutama Karya berinisiatif untuk melakukan operasi *microsleep* dengan cara mengecek kondisi pengemudi dan kendaraan di *rest area* (CNBC Indonesia, 2022).

Mengutip Djaja, et al. (2016) sebuah jurnal studi kasus, faktor kelelahan atau mengantuk menyumbang enam persen kepada penyebab kecelakaan. Dari data yang didapatkan dari sumber utama korps lalu lintas polisi Indonesia, ditemukan bahwa terjadi 892,103 kali kecelakaan di seluruh Indonesia pada periode 2010-2014. Dengan 53,526 kecelakaan ini disebabkan oleh faktor kelelahan atau mengantuk (Djaja, et al., 2016). Salah satu lakalantas menyangkut isu *microsleep* terjadi pada tahun 2021 silam. Kecelakaan yang terjadi di ruas tol Jombang-Mojokerto pada 4 November 2021 ini menewaskan artis Vanessa Angel. Dikutip dari CNN Indonesia (2021), Kecelakaan ini diduga diakibatkan oleh *microsleep*. Polisi mengungkapkan bahwa sang sopir mengaku dalam keadaan kelelahan pada saat mengemudi, kecelakaan ini terjadi pada pukul 12.36 WIB. Dengan kondisi jalan lurus, sepi, dan cerah, serta ketidakmampuan sopir dalam menjelaskan kronologi kejadian, menunjukkan bahwa *microsleep* dapat mengakibatkan kecelakaan ini (CNN Indonesia, 2021). Seperti yang sudah dijabarkan, *microsleep* dapat dialami oleh siapa pun tidak terkecuali pengemudi kendaraan bermotor. Karenanya kesadaran pengemudi akan *microsleep* harus ditingkatkan. Pengemudi harus memahami langkah pencegahan dan penanganan *microsleep* demi terciptanya keamanan bersama.

Berdasarkan masalah di atas, penulis mengajukan sebuah solusi berupa kampanye sosial. Larson dalam bukunya *Persuasion: Reception and Responsibility* (2009), menjelaskan bahwa *cause-oriented campaign* atau *ideological campaign* sebagai kampanye yang memiliki tujuan perubahan sosial atau penanganan masalah melalui perubahan sikap (Larson, 2009). Selain itu, belum adanya kampanye dengan isu *microsleep* yang terencana, serta pusat informasi yang terintegrasi dengan kampanye juga melatar belakangi perancangan ini. Perancangan ini memiliki fokus untuk mengedukasi pengemudi akan *microsleep*, bahayanya bagi pengemudi, dan langkah pencegahan dan penanganannya. Dengan target masyarakat usia produktif yang rentan terhadap kelelahan dan waktu tidur yang tidak teratur.

1.2 Rumusan Masalah

Dengan masalah di atas, berikut adalah rumusan masalah yang digunakan dalam perancangan tugas akhir ini:

1. Bagaimana merancang kampanye interaktif bahaya *microsleep* saat mengemudi?

1.3 Batasan Masalah

Batasan masalah dalam perancangan kampanye interaktif bahaya *microsleep* saat berkendara dibagi dalam tiga bagian sebagai berikut:

1. **Demografis:** Pria dengan usia 28-40 tahun, pendidikan minimal SMP, dengan SES C.
2. **Geografis:** Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi.
3. **Psikografis:** Memiliki profesi mengemudi yang menyediakan jasa transportasi orang, barang, ataupun makanan. Aktif mengemudi dan menghabiskan setidaknya 5 jam mengemudi.

1.4 Tujuan Tugas Akhir

Perancangan ini memiliki tujuan untuk merancang sebuah kampanye interaktif sebagai langkah persuasif dalam rangka untuk mendorong pengemudi lebih sadar akan *microsleep*, baik bahaya, pencegahan, dan penanggulangannya, demi menekan angka kecelakaan akibat *human error*.

1.5 Manfaat Tugas Akhir

Diharapkan dari perancangan tugas akhir ini, ada manfaat yang dapat diambil serta berguna untuk pihak-pihak lain, antara lain:

1) Manfaat bagi Penulis

Bagi penulis, tugas akhir ini adalah sebuah wadah dalam mengimplementasikan ilmu-ilmu yang sudah dipelajari selama perkuliahan dalam permasalahan dunia nyata. Selain itu, penulis juga sebagai pengemudi aktif, dapat menggali informasi tentang *microsleep* dan bahayanya. Terakhir, perancangan ini adalah tantangan dalam pengembangan diri.

2) Manfaat bagi Orang Lain

Bagi orang lain, diharapkan dari perancangan ini dapat mengingatkan kesadaran para pengemudi akan evaluasi diri, terutama dalam hal kesiapan diri dalam menghindari *microsleep* saat mengemudi, dan menjaga keamanan bersama di jalan.

3) Manfaat bagi Universitas

Bagi Universitas, perancangan ini diharapkan dapat menjadi referensi, inspirasi, atau sebuah ilmu baru yang dapat membantu mahasiswa-mahasiswa lain dalam melaksanakan tugas atau perancangan ke depan.

U N I V E R S I T A S
M U L T I M E D I A
N U S A N T A R A