

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Ketidaksadaran seseorang dalam melakukan sesuatu memang sangat mengkhawatirkan, apapun itu seperti hal yang sederhana seperti tidur. Sebelum seseorang masuk dalam fase tertidur mereka akan mengalami terlebih dahulu peristiwa *microsleep*. Menurut Dr. Rehman (2023), *microsleep* merupakan sebuah episode tidur yang berlangsung selama 15 detik atau kurang, umumnya seseorang tidak akan menyadari selama berlangsungnya hal tersebut. Kejadian ini sering kali dialami oleh kita tanpa mengenal batasan umum baik umur, ras, atau jenis kelamin dalam artian kejadian *microsleep* dapat dialami oleh setiap individu tanpa terkecuali. Dalam beberapa kondisi *microsleep* juga dapat terjadi dengan setengah kesadaran kita, namun hal tersebut disadari setelah peristiwa *microsleep* terjadi.

Pengaruh *microsleep* yang berbahaya adalah jika terjadi pada saat kita sedang melakukan hal atau kegiatan dengan membutuhkan konsentrasi atau kesadaran lebih, terutama dalam mengemudikan kendaraan. Tentu saja seorang pengendara harus memiliki kesiapan dan konsentrasi yang cukup pada saat mereka berkendara, kesadaran dan konsentrasi ini ditujukan agar para pengendara dan penumpangnya selamat sampai pada tujuan, namun dalam beberapa kasus, sering terjadi *microsleep* kepada para pengendara tanpa sepengetahuan dan kesadaran pengendara itu sendiri. Hal seperti ini akan mengancam keselamatan diri sendiri maupun para pengendara lain.

Menurut Surya (2021), penyebab utama *microsleep* terjadi, juga karena pengaruh beberapa faktor eksternal. Contoh faktor terjadinya *microsleep* yang orang jarang ketahui adalah *highway Hypnosis*, perjalanan panjang, perjalanan monoton, faktor waktu, hingga kondisi dan jam kerja panjang. Ketidaktahuan orang akan hal ini dan *microsleep* ikut turut serta dalam naiknya tingkat kecelakaan yang terjadi akibat lemahnya kesadaran dan konsentrasi para pengemudi di jalan.

Berdasarkan data yang tercatat dari hasil penelitian kecelakaan lalu lintas di daerah Tangerang oleh POLRES Metro Kota Tangerang (2021-2022), didapatkan jumlah kecelakaan yang disebabkan oleh lengahnya dan kurangnya kesadaran para pengendara pada tahun 2021 adalah 494 kasus, dan pada tahun 2022 tercatat 525 kasus. Dalam jumlah kecelakaan tersebut keseluruhannya diakibatkan oleh orang yang mengantuk saat mengemudi. Diketahui juga dari sebuah studi kasus oleh Pramana (2021), dijelaskan bahwa Kepolisian Resort Kota (Polresta) Tangerang mencatat terjadinya 204 kecelakaan dalam periode bulan Januari - September, pada lintas jalan Serang - Tangerang yang mana merupakan daerah yang paling rawan akan kecelakaan karena lemahnya kesadaran para pengendara.

Berdasarkan hasil analisis dan observasi penulis tentang media informasi yang membahas *microsleep* dalam berkendara, diketahui masih kurang memberikan dampak atau dapat dikatakan minimnya tersebar informasi mengenai *microsleep*. Menurut Savitrie (2022), *microsleep* tidak akan masuk kategori berbahaya jika terjadi dalam kondisi santai dan dalam tempat yang benar, namun akan menjadi sangat berbahaya jika terjadi saat dalam berkendara atau mengoperasikan mesin. Ketidaktahuan seseorang mengenai proses *microsleep* ini akan berdampak tidak baik jika dibiarkan berlangsung, akan terus bermunculan kasus-kasus kecelakaan yang sering terjadi di sekitar kita yang nanti nya bisa merugikan diri sendiri maupun orang lain. Maka dari itu penulis berencana untuk merancang media informasi guna mengurangi angka kecelakaan dan menghimbau agar para pengendara menjadi lebih sadar juga waspada terhadap gejala akan terjadinya *microsleep*.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan pada latar belakang sebelumnya, sudah dijelaskan mengenai apa itu *microsleep* dan juga bagaimana caranya *microsleep* masuk kedalam kategori yang berbahaya. Dapat ditarik sebuah kesimpulan bahwa ketidaktahuan orang mengenai *microsleep* akan melangsungkan naiknya atau terjadinya kasus kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh lemahnya kesadaran para pengemudi saat berkendara. Maka dari itu penulis berencana untuk membuat sebuah media

informasi untuk menghimbau dan menginformasikan kepada para pengendara mengenai *microsleep* serta cara mengatasinya dalam berkendara. Berdasarkan topik dan permasalahan sebelumnya dapat ditarik sebuah kesimpulan tentang, bagaimana caranya untuk membuat sebuah media yang cocok dan dapat membantu para pengendara untuk mengerti dan memahami apa itu *microsleep* ?

### 1.3 Batasan Masalah

Batasan topik atau pengertian yang akan dibahas atau dikemukakan dalam penulisan laporan perancangan. Tujuannya untuk membatasi pembahasan agar tidak melebar, menjadi fokus dan tertib dalam penjabarannya. Hal yang dikemukakan pada bagian ini adalah mengerucutkan dan mempersempit atau membatasi variabel-variabel yang menjadi objek perancangan, khalayak sasaran atau lokasi yang berhubungan dengan perancangan.

Dikarenakan adanya keterbatasan waktu, tenaga serta biaya yang penulis akan alami pada perancangan ini, maka penulis melakukan pembatasan masalah dengan mengerucutkan masalah *microsleep* yang terjadi dalam saat berkendara ke dalam beberapa segmen, seperti:

#### 1) Demografis

- a) Jenis kelamin / gender bersifat universal (wanita/pria)
- b) Usia 20 - 27 tahun.
- c) Proporsi kegiatan yang dilakukan: kelompok pelajar, mahasiswa, dan para pekerja.
- d) Tingkat ekonomi berdasarkan Upah Minimum Kabupaten (UMK) Banten & Upah Minimum Provinsi (UMP) DKI Jakarta 2023 : SES B: Rp.2.000.000 - Rp.5.000.000 / bulan.

Target utama dari perancangan ini ditujukan kepada pengendara mobil dan motor, berdasarkan Kepmen PU No 370/KPTS/M/2007 untuk pengendara mobil di tujukan kepada jenis kendaraan dengan golongan 1, golongan 2, dan juga golongan 6. Untuk golongan 1 yang termasuk didalamnya adalah mobil sedan, mobil jip, truk kecil dan bus. Untuk golongan 2 adalah truk besar dengan dua

gandar atau sumbu roda, sebagai contohnya adalah truk engkel yang digunakan untuk membuat bahan baku atau barang lainnya. Untuk golongan 6 adalah motor.

2) Geografis: Untuk menjangkau tingkat keberhasilan perancangan, penulis memilih segmentasi pembagian konsumen dalam Tangerang - Jakarta juga Tangerang - Serang, karena pada dasarnya jalan tersebut memiliki aktivitas tol yang cukup padat dan juga sering kali dilintasi oleh pengendara dengan golongan 2, terutama pada area Tangerang - Serang yang memiliki catatan kecelakaan yang cukup tinggi pada tahun 2021. Untuk target primer ditujukan pada para pengguna kendaraan dengan golongan 2, karena berdasarkan artikel dan berita yang beredar secara meluas kecelakaan paling sering terjadi pada truk dan juga kendaraan dengan muatan besar. Dalam proses mengendalikan kendaraan tersebut dibutuhkan konsentrasi dan tenaga yang lebih besar sesuai dengan jarak dan ketentuan kerja yang tidak teratur. Untuk target sekunder ditujukan pada para pengendara dengan golongan 1 dan 6.

3) Psikografi:

- a) Gaya hidup yang tidak sehat menjadi salah satu target perancangan yang penulis tuju. Orang yang kurang memperhatikan kualitas tidurnya memiliki kemungkinan yang paling besar dalam kasus *microsleep* ini.
- b) Orang yang memiliki jam kerja padat dan ketentuan kerja yang kurang teratur, kebanyakan orang seperti ini akan mudah tertidur dalam kondisi yang kurang baik. Hal ini memenuhi syarat terjadinya *microsleep* dalam berkendara.

#### 1.4 Tujuan Tugas Akhir

Tujuan penulis menyelesaikan tugas akhir adalah mengurangi angka kecelakaan dan meningkatkan kewaspadaan para pengguna jalan raya terutama para pekerja larut malam dan para pekerja yang tidak memiliki batasan waktu dalam berkendara, melalui media informasi mengenai peristiwa *microsleep* yang terjadi. Karena masih jarang media terkait *microsleep* yang beredar untuk para

pengendara sekitar maka penulis berusaha membuat sebuah media dengan tujuan menghimbau pengendara agar lebih peduli dengan peristiwa *microsleep*.

### 1.5 Manfaat Tugas Akhir

Manfaat dari Tugas Akhir yang dijalankan mengenai “Perancangan Media Informasi Terkait Peristiwa Microsleep Bagi Para Pengguna Jalan Raya di Tangerang” dibagi menjadi tiga, diantaranya:

1. Manfaat bagi penulis:

Dalam pengerjaan tugas akhir adalah mendapatkan pengalaman secara langsung untuk merancang sebuah Media Informasi yang mengangkat masalah atau isu sosial secara langsung. Dengan selesainya tugas akhir yang dikerjakan secara mandiri dapat mengembangkan pola pikir penulis dalam menyelesaikan suatu masalah, di sisi lain penulis juga dapat bekerja sama dengan banyak pihak lain dan turut serta berperan dalam mengurangi angka kecelakaan lalu lintas dari sudut *microsleep*.

2. Manfaat bagi orang lain:

Manfaat menyelesaikan tugas akhir untuk orang lain adalah meningkatkan rasa kepedulian & kesadaran para pengemudi yang memiliki aktivitas dengan waktu yang tidak wajar, terkait kasus dan gejala mengenai *microsleep* dalam berkendara, kebanyakan orang kurang memperhatikan faktor terjadinya kecelakaan serta menyepelkan peringatan yang ditujukan demi kebaikan nya sendiri. Diharapkan dengan adanya perancangan media informasi ini dapat membantu menginformasikan kepada para pengendara akan bahayanya *microsleep* pada saat berkendara.

3. Manfaat bagi universitas:

Manfaat menyelesaikan tugas akhir untuk universitas sebagai bentuk evaluasi akan hal-hal yang sudah dipelajari sebelumnya dan juga sebagai salah satu syarat kelulusan.