



### **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. Data Penelitian**

Pada perancangan visual kampanye sosial ini, peneliti menggunakan metode penelitian kualitatif. Teknik yang digunakan dalam pengumpulan data-data yang dibutuhkan dalam penulisan laporan ini adalah sumber-sumber dokumen, wawancara, observasi dan kuisisioner. Wawancara dilakukan kepada seorang Polisi di kantor KORLANTAS POLRI, yang menangani langsung kecelakaan yang terjadi di Indonesia. Sumber-sumber dokumen juga diperoleh dari beliau, guna sebagai bukti bahwa kecelakaan yang disebabkan oleh sepeda motor banyak jumlahnya dan disebabkan oleh beberapa faktor. Kuisisioner dan observasi dilakukan untuk memperkuat alasan dirancangnya visual kampanye sosial ini.

##### **3.1.1. Sumber-Sumber Dokumen**

Menggunakan dokumen yang pernah dihasilkan sebagai sumber data, meliputi rekaman dalam bentuk tulisan maupun gambar. Data yang penulis peroleh yaitu data kecelakaan lalu lintas tahun 2013, yang diperoleh dari KORLANTAS POLRI. Data tersebut berisi tentang kecelakaan kendaraan bermotor yang disebabkan berbagai faktor.

Setelah diteliti, data yang dapat digunakan penulis dalam menyelesaikan Tugas Akhir ini diantaranya:

**Tabel 3.1.** Data Penyebab Kecelakaan berdasarkan jenis kendaraan

<b>NO</b>	<b>JENIS KENDARAAN</b>	<b>TAHUN 2013</b>	<b>KET</b>
1	SEPEDA MOTOR	119.560	
2	MOBIL PENUMPANG	21.304	
3	MOBIL BARANG	21.335	
4	BUS	4.893	
5	KENDARAAN KHUSUS	1.092	
<b>JUMLAH</b>		<b>168.183</b>	

Dari data tersebut dapat dilihat bahwa sepeda motor merupakan kendaraan yang paling dominan terlibat kecelakaan lalu lintas. Dan dikaitkan juga dengan jumlah kepemilikan sepeda motor merupakan yang paling besar dari tahun ke tahun.

**Tabel 3.2.** Data penyebab kecelakaan lalu lintas berdasarkan faktor kendaraan

<b>NO</b>	<b>FAKTOR KENDARAAN</b>	<b>TAHUN 2013</b>	<b>KET</b>
1	REM TIDAK BERFUNGSI	879	
2	KEMUDI KURANG BAIK	886	
3	BAN KURANG BAIK	461	
4	AS MUKA PECAH	55	
5	AS BELAKANG PECAH	36	
6	LAMPU DEPAN TIDAK BERFUNGSI	364	
7	LAMPU BELAKANG TIDAK BERFUNGSI	58	
8	PENERANGAN KURANG	497	
9	LAMPU SILAUKAN KENDARAAN LAIN	63	
<b>JUMLAH</b>		<b>3.299</b>	

Dari data tersebut dapat dilihat penyebab kecelakaan lalu lintas berdasarkan keadaan kendaraan atau faktor kendaraan. Berkaitan dengan tugas akhir, salah satu yang dapat diangkat yaitu karena lampu yang silaukan kendaraan lain, juga keadaan ban.

**Tabel 3.3.** Data kecelakaan lalu lintas berdasarkan profesi pelaku

<b>NO</b>	<b>PROFESI PELAKU</b>	<b>2013</b>	<b>KET</b>
1	PNS	3.552	
2	TNI	484	
3	POLRI	1.130	
4	KARYAWAN	56.455	
5	PELAJAR	15.057	
6	MAHASISWA	4.465	
7	PENGEMUDI	7.659	
8	PEDAGANG	895	
9	PETANI	3.016	
10	BURUH	1.542	
11	LAIN-LAIN	5.511	
<b>JUMLAH</b>		<b>99.765</b>	

Dari data tersebut dapat dilihat profesi pelaku yang paling dominan yaitu karyawan dan pelajar. Yang nantinya dikaitkan sebagai target audiens dari karya yang akan dibuat.

**Tabel 3.4.** Data kecelakaan lalu lintas berdasarkan faktor pengemudi

<b>NO</b>	<b>FAKTOR PENGEMUDI</b>	<b>TAHUN 2013</b>	<b>KET</b>
1	LENGAH	29.421	
2	LELAH	3.096	
3	NGANTUK	2.140	
4	SAKIT	185	
5	TIDAK TERTIB	41.717	
6	TEKANAN PSIKOLOGIS	314	
7	PENGARUH OBAT	27	
8	PENGARUH ALKOHOL	1.198	
9	BATAS KECEPATAN	13.273	
<b>JUMLAH</b>		<b>91.371</b>	

Dari data tersebut, diperoleh data faktor pengemudi yang tidak tertib yang paling dominan. Setelah diklarifikasi saat wawancara dengan IPDA Nura Madona yang merupakan salah seorang Polwan di KORLANTAS POLRI. Mengatakan bahwa tidak tertib yang dimaksud yaitu karena keadaan kendaraan yang tidak

tertib dan tidak sesuai aturan, juga ketidaktertiban pengendara kendaraan bermotor di jalan raya.

**Tabel 3.5.** Data kecelakaan lalu lintas berdasarkan SIM pelaku

NO	SIM PELAKU	TAHUN 2013	KET
1	SIM A	8.700	
2	SIM A UMUM	547	
3	SIM B I	2.554	
4	SIM B I UMUM	3.258	
5	SIM B II	857	
6	SIM B II UMUM	3.432	
7	SIM C	23.555	
8	SIM D	861	
9	TANPA SIM	56.002	
	<b>JUMLAH</b>	<b>99.765</b>	

Dari data tersebut dapat dilihat dari kepemilikan SIM pelaku, yang paling banyak yaitu pelaku yang tidak memiliki SIM. Dari ketidakhadiran SIM itu saja dapat diambil kesimpulan bahwa para pelaku tidak mengetahui peraturan-peraturan berkendara yang berlaku di jalan raya.

**Tabel 3.6.** Data kecelakaan lalu lintas berdasarkan usia pelaku

NO	URAIAN	2013	KET
1	USIA 5-15 TAHUN	7132	
2	USIA 16-25 TAHUN	26550	
3	USIA 26-30 TAHUN	20955	
4	USIA 31-40 TAHUN	20188	
5	USIA 41-50 TAHUN	14448	
6	USIA 51 TAHUN KE ATAS	10492	
	<b>JUMLAH</b>	<b>99765</b>	

Dari data tersebut dapat dilihat usia pelaku yang paling dominan yaitu 16-25 tahun. Yang pada usia tersebut merupakan usia pelajar, mahasiswa dan karyawan muda.

**Tabel 3.7.** Data kecelakaan lalu lintas berdasarkan pendidikan pelaku

<b>NO</b>	<b>PENDIDIKAN PELAKU</b>	<b>2013</b>	<b>KET</b>
1	SD	8589	
2	SLTP	18632	
3	SLTA	60000	
4	PERGURUAN TINGGI	6479	
5	LAIN-LAIN	6066	
	<b>JUMLAH</b>	<b>99765</b>	

Dari data tersebut dapat dilihat pendidikan akhir pelaku didominasi oleh pendidikan tingkat SLTA.

**Tabel 3.8.** Data kecelakaan lalu lintas berdasarkan waktu

<b>NO</b>	<b>URAIAN</b>	<b>2013</b>	<b>KET</b>
1	PUKUL 00.00-06.00	13.426	
2	PUKUL 06.00-12.00	30.817	
3	PUKUL 12.00-18.00	31.772	
4	PUKUL 18.00-24.00	24.090	
	<b>JUMLAH</b>	<b>100.106</b>	

Dari data tersebut diperoleh data kecelakaan berdasarkan waktu. Yang dominan terjadi kecelakaan yaitu pada pukul 06.00-18.00.

### **3.1.2. Wawancara**

Proses wawancara dilakukan bertujuan untuk memperoleh informasi yang terkait dengan data yang telah penulis peroleh. Penulis mewawancarai IPDA Nura Madona selaku Polisi Wanita yang bertugas di KORLANTAS POLRI. Banyak

hal terkait yang narasumber uraikan seputar kendaraan bermotor terutama sepeda motor.

Ada empat faktor penyebab kecelakaan dan pelanggaran yang dijelaskan narasumber. Yaitu faktor manusia, faktor kendaraan, faktor jalan, dan faktor alam. Akan tetapi yang merupakan faktor utama yaitu faktor manusia dan faktor kendaraan. “Karena pengguna sepeda motor dalam jumlah yang sekian banyak, ditambah macet, membuat mereka melanggar aturan-aturan sederhana seperti menerobos lampu merah. Faktor kendaraan juga mereka memodifikasi motor mereka sedemikian rupa, yang padahal jelas melanggar peraturan dan berbahaya.”, ujar IPDA Nura Madona. Pelanggaran seperti melanggar aturan marka, jalan tidak pada tempatnya, perilaku pengemudi, serta sarana dan prasarana sudah menjadi makanan sehari-hari para penegak hukum di jalan raya yaitu polisi.

Pesan yang disampaikan narasumber sudah jelas. Yaitu beberapa hal yang masih perlu diperbaiki terutama faktor manusia itu sendiri. Pengemudi yang tertib kendaraan dan cara berkendaranya, pasti jalan juga tidak akan macet dan tidak ada yang ditilang. Di jalan raya, Polisi bertugas sebagai penegak hukum, yaitu dengan memberikan tilang maupun peringatan. Jawa Tengah dan Jawa Timur merupakan wilayah yang paling tinggi terjadi pelanggaran maupun kecelakaan kendaraan bermotor. Narasumber mengatakan hal tersebut disebabkan oleh jumlah dari masyarakat pengguna jalan yang banyak, menyebabkan mobilitas tinggi. Banyaknya perusahaan sehingga banyak kendaraan. Hal-hal tersebut yang menyebabkan kemungkinan akan adanya pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas.

“Ada lagi upaya yang sampai sekarang masih kita jalankan yaitu Polisi Cilik. Merupakan kegiatan di sekolah-sekolah SD yang bertujuan untuk mengajarkan anak-anak agar tertib baik di jalan raya maupun dalam berperilaku.” Dilakukan juga proses wawancara dengan seorang pengguna kendaraan bermotor yang dimodifikasi Motornya. Rizal yang berusia 21 tahun memiliki beberapa opini sendiri. Jujur ia mengatakan kalau ia tidak mengetahui undang-undang seputar sepeda motor. “Tau ya paling gak banyak, paling kalau helm mah tau.” Ujar Rizal.

Rizal mengendarai sepeda motor Yamaha Mio yang sudah diganti komponen-komponennya. Yang bias dilihat secara langsung yang diganti yaitu spion, knalpot dan ban. Spion diganti dengan yang lebih kecil. Knalpot diganti dengan knalpot racing yang terdengar lebih berisik. Ban dinganti dengan ban sepeda yang jelas jauh lebih tipis dengan ukuran lebar yang bukan sesuai dengan standar ban untuk sepeda motor Yamaha Mio.

Yang tidak terlihat secara langsung, rizal juga mengganti komponen mesin katanya sudah “dikorek”. Rizal menjelaskan istilah ”dikorek” tersebut berarti mesin sudah diganti dari standar pabrik. Dibuat agar gas lebih pendek agar laju sepeda motornya lebih kencang.”Kalau dulu mah sering ada trek-trekan sama warga kampung di BSD, tapi sekarang pindah-pindah soalnya di BSD udah banyak polisi tidur.” Hal tersebut yang menjadi alasan rizal memodifikasi motornya agar menjadi lebih kencang. Alasan lain Rizal mengganti komponen motornya yaitu agar motor lebih keren dan harga yang murah. “Ya kalau jalan-jalan malem sama temen gitu mah keren jadinya, soalnya temen juga modifan

semua.” Ujar Rizal. Hal tersebut menyimpulkan bahwa memang seperti itulah pergaulan mereka. Budaya modifikasi sepeda motor yang tidak sesuai, kebutuhan sudah menjadi rutinitas mereka.

### 3.1.3. Observasi

Proses observasi dilakukan untuk mengamati perilaku pengguna sepeda motor di jalan raya. Penulis melakukan observasi dengan mengamati pengguna sepeda motor yang melanggar peraturan yang kelengkapan sepeda motornya tidak sesuai.

Penulis melakukan pengamatan di jalan raya Serpong, lampu merah Giant Bumi Serpong Damai. Selama satu jam dalam waktu tertentu, penulis mencatat pelanggaran apa yang dilakukan oleh pengguna sepeda motor. Berikut tabel yang digunakan penulis untuk mempermudah melakukan observasi.

**Tabel 3.9.** Tabel Observasi

NO	PELAJAR	KULIAH/ KERJA	SPION	LAMPU	HELM	BAN	NOMOR POLISI	KNA LPOT

Hari/ jam : \_\_\_\_\_

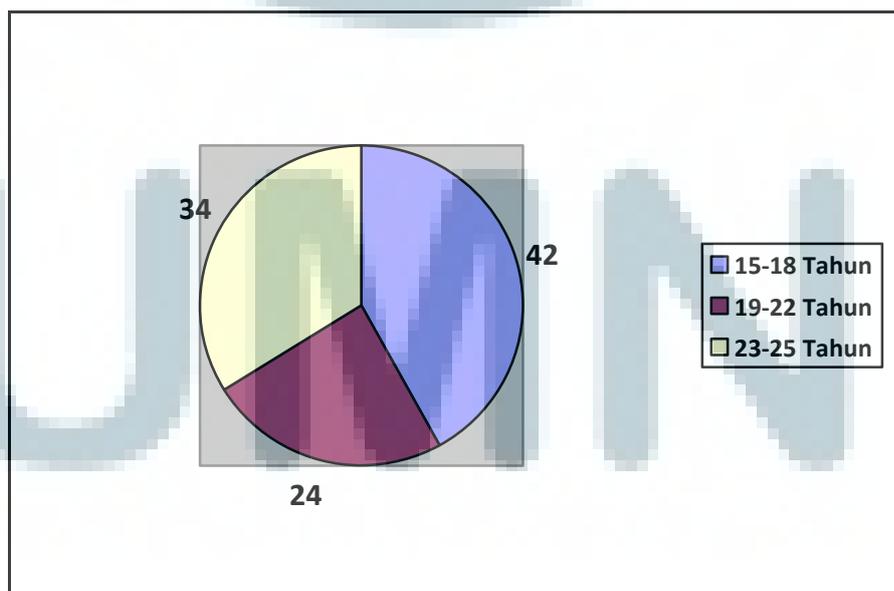
Penulis mencontreng kolom yang isinya merupakan data dari pengendara motor dan keadaan motornya. Pada kolom pelajar/kuliah/kerja penulis mengidentifikasi pengendara dari wajah maupun pakainnya. Terlihat perbedaan dari segi pakaian, pada pelajar akan diisi apabila pengendara sepeda motor mengenakan pakaian sekolah. Pada kolom spion, lampu, helm, knalpot, ban, dan

warna motor merupakan beberapa pelanggaran maupun kelengkapan pada sepeda motor yang tidak standar. Didapatkan rata-rata tiap harinya ada 65 pengendara motor yang kelengkapan motornya tidak sesuai tiap jamnya. Rata-rata yang diperoleh didapatkan penggunaan spion yang paling sering ditemui. Baik tidak menggunakan spion, maupun spion yang tidak sesuai seperti lebih kecil dan penempatannya tidak sesuai.

#### 3.1.4. Kuisisioner

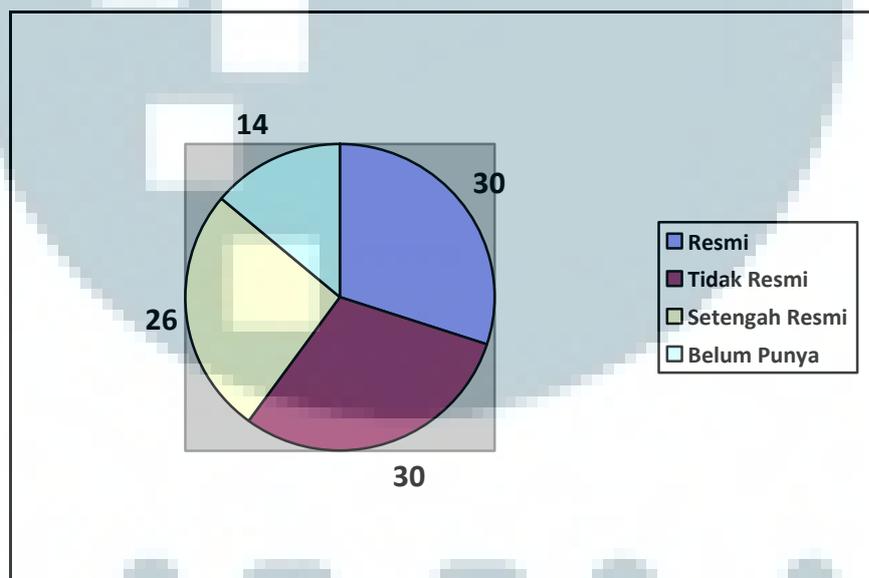
Kuisisioner telah disebar terhadap 50 pengguna sepeda motor di wilayah BSD Tangerang. Yang berlokasi di salah satu bengkel yang ramai dikunjungi di BSD. Usia dari responden yaitu 15-25 tahun (masuk ke dalam usia remaja sampai dewasa muda). Hasil yang didapatkan adalah sebagai berikut:

Usia dari responden yaitu sejumlah 24% responden berusia 15 sampai 18 tahun. Responden yang berusia 19-22 sejumlah 42%. Dan yang berusia 23-25 sejumlah 34%.



**Gambar 3.1.** Presentase Pengguna Sepeda Motor

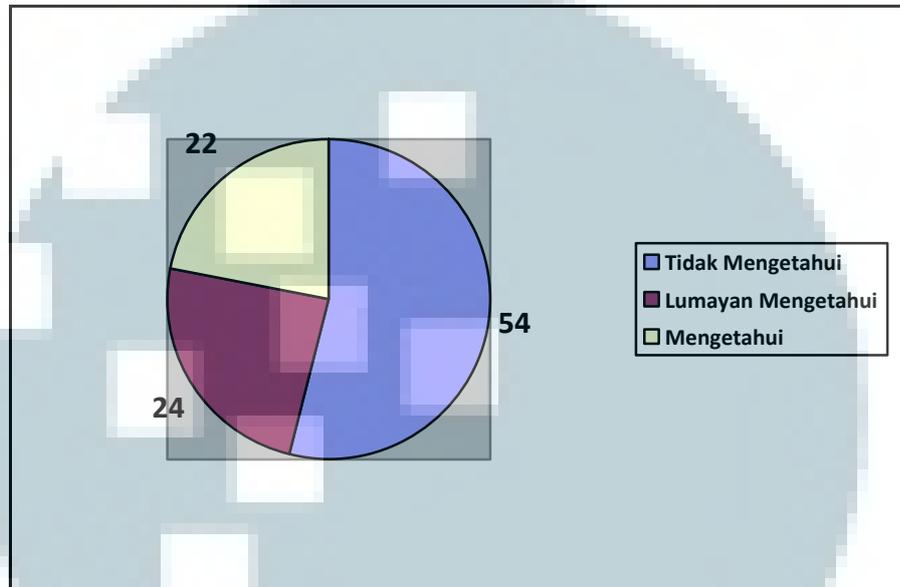
Untuk kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM), ada beberapa cara yang ditempuh oleh responden. 30% atau hanya sekitar 15 orang yang menempuh jalur resmi dengan tes teori dan praktek, untuk mendapatkan SIM. 30% melalui jalur tidak resmi yaitu dengan tidak melakukan tes sama sekali. 26% melalui jalur setengah resmi, hanya dengan tes teori tanpa praktek. Dan 14% masih belum memiliki SIM. Dari banyaknya tingkat pengguna sepeda motor yang tidak memiliki SIM, maupun memperoleh SIM dengan cara ilegal menunjukkan bahwa mereka sebenarnya masih belum siap untuk mengendarai sepeda motor.



**Gambar 3.2.** Presentase Kepemilikan SIM

Penggetahuan responden tentang Undang-Undang 22 tahun 2009. Didapatkan bahwa sejumlah 54% responden tidak mengetahui isi dari Undang-Undang tersebut. 24% responden mengetahui sedikit. 22% responden mengetahui tentang Undang-Undang tersebut. Isi dari Undang-Undang tersebut berisi seputar peraturan yang harus di taati sebagai pengguna kendaraan bermotor. Banyak dari

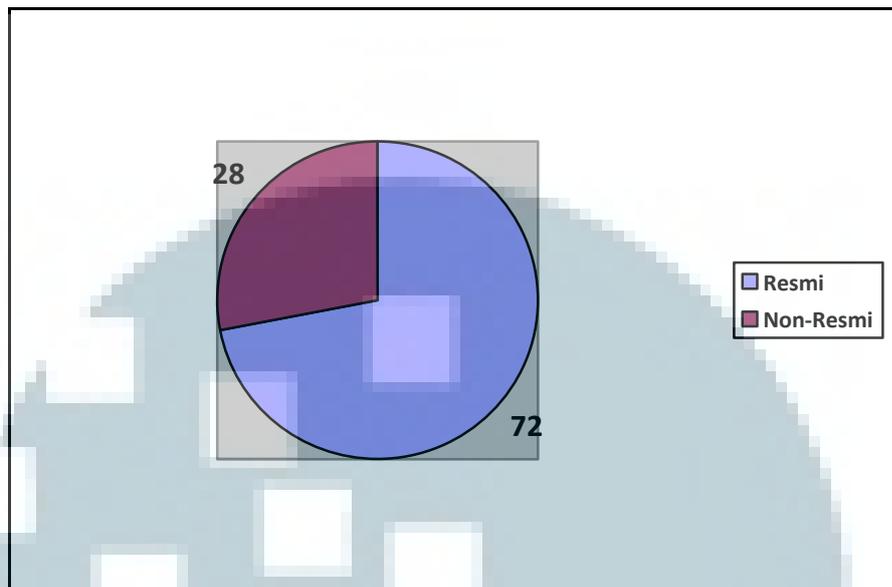
responden yang tidak mengetahui Undang-Undang tersebut menunjukkan bahwa pengetahuan mereka masih kurang seputar pelanggaran-pelanggaran lalu lintas.



**Gambar 3.3.** Presentase Pengetahuan Seputar Undang-Undang Lalu Lintas

Dalam penggunaan kelengkapan sepeda motor responden, didapatkan 72% tidak menggunakan onderdil resmi atau orisinil. Yang difokuskan ke beberapa komponen seperti spion, knalpot, ukuran ban dan lampu sepeda motor. Beberapa bagian dari sepeda motor menggunakan onderdil non-resmi. Sisanya 28% selalu menggunakan onderdil resmi dan asli.

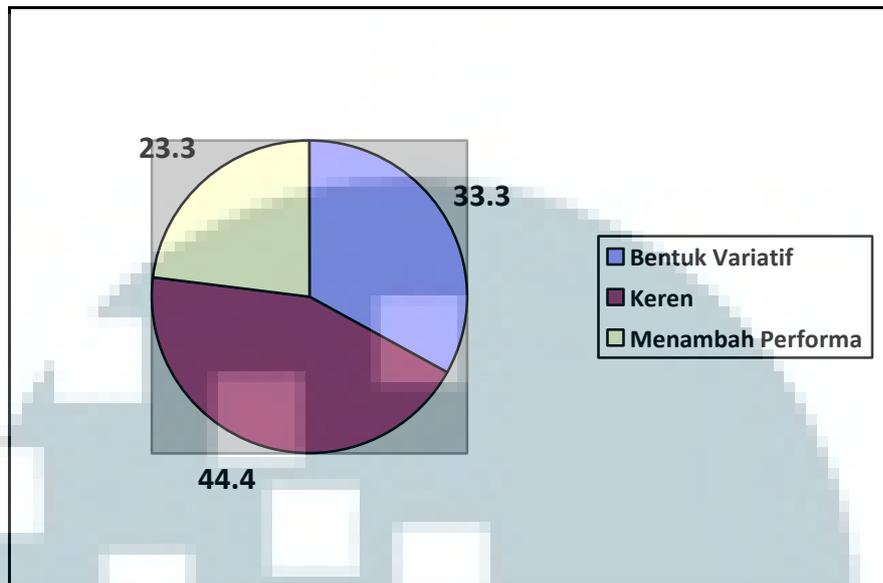
Rata-rata yang ditemui di lokasi dilakukannya kuisisioner, didapatkan pengunjung dominan menengah kebawah. Mereka lebih memilih untuk menggunakan kelengkapan sepeda motor yang menurut mereka keren, walau dibalik itu semua membahayakan.



**Gambar 3.4.** Presentase Penggunaan Onderdil Resmi dan Non-Resmi

Ada pula alasan-alasan bagi mereka yang menggunakan onderdil non-resmi. Pertanyaan selanjutnya ditunjukkan kepada responden yang tidak menggunakan onderdil resmi. 33,3% memilih karena bentuk yang variatif. 44,4% memilih karena membuat kendaraan mereka lebih keren. 22,3% mengatakan akan menambah performa kendaran mereka.

Dilakukan juga wawancara lebih mendalam kepada para pengguna onderdil yang non resmi. Memang banyak opini terutama dari kalangan menengah kebawah seputar mengapa menggunakan kelengkapan non orisinil. Mereka mengatakan bahwa harga yang lebih murah dan bentuk yang lebih variatif.



**Gambar 3.5.** Presentase Alasan Menggunakan Onderdil Non-Resmi

Dari kelima pertanyaan singkat tersebut didapati bahwa rata-rata dari responden tidak menggunakan onderdil resmi dengan alasan-alasan tertentu, diantaranya motor jadi lebih keren dan kencang. Didominasi juga oleh responden yang berusia 15 sampai 22 tahun yang lebih memilih kelengkapan sepeda motor yang non orisinil.. Kurangnya pengetahuan responden seputar Undang-Undang juga menunjukkan mengapa mereka mengganti komponen kendaraan mereka dengan yang non-resmi atau tidak orisinil.

### **3.2. Mind Mapping**

Dibuatnya *mind mapping* membuat penulis mendapatkan ide yang nantinya akan dieksekusi di konsep kreatif. *Mind mapping* Mempermudah penulis untuk mereferensikan satu informasi yang dibutuhkan yang akan digunakan nantinya. Seperti penulisan narasi untuk visual, juga pesan yang ingin disampaikan oleh kampanye sosial yang disusun ini.

Dari *mind mapping* yang telah dibuat, dapat ditarik data mengenai target audiens yang berfikir bila motor yang menggunakan perlengkapan non-orisinal adalah keren. Data yang ditemui banyak dari mereka yang mengganti knalpot, ban, dan spion pada motor mereka.

### **3.3. Konsep Kreatif**

Ide utama dari disusunnya kampanye sosial ini adalah untuk mengajak para pengguna sepeda motor agar menggunakan kelengkapan sepeda motor yang standar pabrik. Hal-hal kecil yang perlu diperhatikan diantaranya adalah penggunaan knalpot, spion dan ban modifikasi.

Target audiens diketahui berumur 16-25 tahun, dengan SES C-B. Konsep karya yang akan dibuat adalah menggunakan teknik fotografi. Teknik fotografi ini dipilih karena fotografi memiliki keunggulan dalam merepresentasikan objek secara nyata. Foto tersebut kemudian memasuki proses *digital imaging* agar visual lebih dapat menyampaikan pesan yang ingin disampaikan dengan hasil akhir berupa poster. Poster yang digunakan akan memberikan kesan ajakan dengan menunjukkan adanya perbandingan antara menggunakan *sparepart* yang orisinal dengan yang tidak. Mengajak pengguna sepeda motor untuk menggunakan kelengkapan sepeda motor standar pabrik.

Penggunaan *font* perpaduan antara serif dan dekoratif. Penggunaan *font* yang dekoratif bertujuan untuk menarik perhatian dari target audiens. Dengan menggunakan warna, juga menjadi *point of interest* atau inti dari pesan yang ingin disampaikan.