

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Permasalahan terbesar yang dialami oleh warga DKI Jakarta saat ini adalah masalah kemacetan lalu lintas. Pada tahun 2005, kendaraan transportasi umum seperti bajaj, becak, metromini, bus Kopaja, mulai marak digunakan. Sehingga, pada pemerintahan Gubernur Sutiyoso di tahun 2007 dibentuklah jalur khusus moda transportasi TransJakarta atau *Busway* yang mulai dioperasikan di tahun 2006. Tetapi, upaya tersebut belum efektif dalam menangani kemacetan dan dari segi kenyamanan juga masih belum terpenuhi. Hal ini dikarenakan jumlah bus tidak sebanding dengan banyaknya penumpang. Selain itu, jalur bus TransJakarta juga kerap kali dipakai oleh kendaraan-kendaraan pribadi. Hal itu menyebabkan laju bus TransJakarta menjadi terhambat dan masyarakat dirugikan terutama pada waktu tempuh perjalanan mereka ke tempat tujuan (Kompas.com, 2010).

Hingga pada tahun 2009, saat Ignasius Jonan mulai diangkat menjadi Direktur Utama PT KAI, terdapat sebuah gerakan yang revolusioner pada sistem transportasi di Jakarta. Perubahan yang terjadi seperti perbaikan fasilitas penunjang, baik di dalam kereta ataupun di stasiun, telah memiliki sistem pelayanan yang semakin baik untuk pelanggan. Sehingga untuk pertama kalinya, transportasi Jakarta memiliki sistem yang teratur dan lebih baik dibandingkan dengan era pemimpin sebelumnya.

Berlanjut hingga 20 Juli 2018, Presiden Joko Widodo menandatangani upaya Rencana Induk Transportasi (RIT) yang membuat kondisi terkini di wilayah Jakarta mengalami perubahan dan pembaharuan pada moda transportasi yang dapat digunakan masyarakat untuk melakukan aktivitas penglajunya, seperti TransJakarta, MRT, LRT, KRL, Bus Listrik, Mikrotrans, dan lain sebagainya. Presiden Jokowi menyebut perubahan transportasi baru ini adalah sebuah peradaban baru bagi masyarakat Indonesia dan diharapkan dapat terus disosialisasikan kepada masyarakat agar dapat menciptakan gaya hidup yang baru, seperti menggunakan transportasi publik, beralih menggunakan sistem tarif

integrasi (*electronic payments*), serta membangun budaya baru berupa kebiasaan untuk lebih tertib antri. Berawal dari upaya pemerintah tersebut, hasil transformasi moda transportasi tersebut dapat dirasakan oleh kalangan masyarakat umum, termasuk juga pada warga kelompok lanjut usia.

Namun, sosialisasi pengguna moda transportasi kepada warga lanjut usia belum sepenuhnya berhasil menjawab kebutuhan mereka dalam menggunakan transportasi yang terintegrasi. Menurut jurnal artikel penelitian yang berjudul “Kesertaan Warga Senior Jakarta pada Sistem Transportasi Era Industri 4.0” (Dewi, 2020) dari jumlah 1,08 juta penduduk lansia di Jakarta (BPS, 2023) sebanyak 30,8% lansia saja yang menggunakan kendaraan transportasi umum integrasi. Berdasarkan hasil observasi penulis pada tanggal 21 Februari 2023, menemukan bahwa penyampaian informasi mengenai penggunaan moda integrasi baru belum sepenuhnya dapat menjawab kebutuhan, terutama untuk masyarakat lansia. Hal ini disebabkan oleh informasi sistem transportasi mayoritas lebih banyak tersedia melalui aplikasi digital dan media sosial daring. Sedangkan, mayoritas masyarakat lansia masih merasa kesulitan dalam mengakses informasi transportasi yang berbasis digital karena keterbatasan penglihatan atau motorik akibat kondisi tubuh di usia senja. Berdasarkan hasil wawancara secara acak yang diperoleh penulis, informan bernama Joni yang berusia 65 tahun mengatakan bahwa dengan menggunakan transportasi seperti bajaj terasa lebih familiar daripada moda transportasi integrasi yang baru, meskipun biaya yang dikeluarkan relatif lebih mahal. Ia merasa kesulitan dalam memahami penggunaan sistem digital sehingga muncul keengganan dalam menggunakan transportasi umum saat ini. Selain itu, sistem transaksi yang bersifat *cashless* yang berlaku di setiap stasiun moda transportasi masih membingungkan bagi mereka ketika ingin memasuki stasiun. Menurut Knowles dan Hansen (2018) masyarakat lanjut usia cenderung memiliki rasa cemas dalam menggunakan transaksi secara daring karena pada dasarnya mereka mengalami kesulitan dalam beradaptasi dengan teknologi yang baru.

Berdasarkan data BPS pada tahun 2022, persentase masyarakat lanjut usia dalam negeri yang masih aktif bekerja mencapai 52,22%. Hal ini menandakan bahwa terdapat kelompok masyarakat lanjut usia yang masih aktif dalam

beraktivitas, termasuk menggunakan moda transportasi umum. Dalam rangka memudahkan mereka dalam mendapatkan informasi, kehadiran media informasi cetak sangatlah penting sebagai suatu bentuk inklusi bagi kelompok masyarakat lansia. Karena, pengguna transportasi umum terdiri dari tidak hanya orang dewasa muda yang aktif saja, tetapi kelompok masyarakat lansia juga masih aktif dalam menggunakan transportasi umum. Berdasarkan pengamatan penulis dan data-data yang ada, saat ini belum tersedia informasi berbentuk media cetak yang mampu mengurangi kesulitan masyarakat lanjut usia aktif. Oleh sebab itu, penelitian ini memiliki tujuan untuk mengisi peluang perancangan tersebut yang diharapkan dapat membantu masyarakat lansia aktif dalam menggunakan moda transportasi integrasi yang baru ini. Melalui perancangan pedoman informasi ini, diharapkan dapat menjadi sumber akses informasi mudah diakses, ramah terhadap kalangan masyarakat lansia, serta memiliki visi untuk dapat membantu mengedukasi hingga ke semua kalangan yang membutuhkan

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan fenomena yang telah diuraikan pada latar belakang, maka dapat diidentifikasi masalah-masalah sebagai berikut ini:

1. Di era digitalisasi, golongan anak-anak muda dan orang dewasa semakin antusias untuk mengikuti perkembangan teknologi saat ini, secara khusus dalam menggunakan moda transportasi terintegrasi. Namun berbeda dengan mayoritas masyarakat lansia (usia 60-65 tahun), era digitalisasi justru membuat mereka agak gagap dalam mengakses informasi yang tersedia secara daring, terutama di kalangan masyarakat negara-negara berkembang yang tingkat pendidikannya masih tergolong menengah ke bawah.
2. Pada umumnya, kelompok masyarakat lansia mengalami kesulitan dalam menggunakan sistem pembayaran yang sudah di digitalisasi, yang mengharuskan mereka untuk menyelesaikan tahapan-tahapan tertentu. Seperti mengunduh aplikasi, mendaftarkan diri pada sebuah aplikasi, melakukan penambahan saldo pada kartu moda transportasi, dan lain sebagainya.

Berdasarkan rumusan masalah tersebut, penulis mengajukan penelitian desain dengan pertanyaan penelitian:

1. Bagaimana perancangan panduan visual yang memudahkan kelompok masyarakat lanjut usia dalam mengakses informasi mengenai penggunaan moda transportasi umum terintegrasi di DKI Jakarta?

1.3 Batasan Masalah

Berdasarkan permasalahan yang telah dijelaskan dalam latar belakang dan rumusan masalah, target informan akan dibatasi sebagai berikut:

1.) Ruang Lingkup

Ruang lingkup penelitian yang akan dilakukan hanya meliputi informasi seputar jenis transportasi umum yang telah disediakan oleh pemerintah khusus di daerah ibu kota Jakarta, yaitu meliputi penggunaan MRT (*Mass Rapid Transit*), LRT (*Light Rail Transit*) dan Bus TransJakarta (TJ) saja.

2.) Subjek/Target Informan:

a.) Demografi:

1. Usia: 60 – 65 tahun (primer), 20 – 45 tahun (sekunder)

Dari hasil wawancara bersama para *staff information* kendaraan moda integrasi, penulis menemukan bahwa penduduk dengan usia lanjut merupakan target audiens yang paling sering mengalami kesulitan dalam menggunakan kendaraan moda integrasi. Hal ini dikarenakan, belum adanya pemahaman secara menyeluruh mengenai moda integrasi baru yang ada di Jakarta. Selain itu, menurut hasil *focus group discussion* bersama dengan 7 warga lanjut usia. Mereka mengatakan bahwa alasan mereka tidak menggunakan kendaraan moda integrasi adalah adanya rasa takut atau khawatir untuk tersesat, sehingga akan lebih nyaman apabila berpergian bersama anggota keluarga atau pendamping lainnya. Pendamping tersebut berupa anggota

keluarga atau teman kerabatnya yang memiliki usia mulai dari 25 hingga 45 tahun. Sehingga penulis membagikan rentang usia pada batasan masalah menjadi 60-65 tahun untuk target primer dan 25-45 tahun untuk target sekundernya.

2. Pendidikan: Sekolah Dasar (SD), Sekolah Menengah Pertama (SMP), Sekolah Menengah Atas (SMA), S1.
3. Etnis/ Suku: Semua etnis
4. Agama: Semua agama
5. Status Ekonomi: SES B – C
6. Kebangsaan: WNI

a.) Geografis:

1. Provinsi: DKI Jakarta

Daerah Khusus Ibukota Jakarta merupakan pusat kota yang memiliki tingkat jumlah penduduk terbanyak, hal ini membuat kegiatan bermobilitas masyarakat menjadi cukup tinggi. Sarana pendukung seperti transportasi massal sangat diperhatikan oleh pemerintah dalam memberikan kenyamanan bagi masyarakat. Sehingga, penulis menentukan batas masalah geografis di Daerah Khusus Ibukota Jakarta

2. Kota: Jakarta
3. Penduduk: Urban (perkotaan)

b.) Psikografis:

1. Penduduk usia lanjut yang memiliki kebutuhan pada penggunaan transportasi untuk memenuhi keperluan mobilitasnya.
2. Penduduk usia lanjut yang merasakan khawatir ketika ingin menggunakan layanan moda integrasi.

3. Penduduk usia lanjut yang tertarik untuk menggunakan kendaraan moda integrasi, akan tetapi belum memahami penggunaan moda integrasi.

1.4 Tujuan Tugas Akhir

Dalam penyusunan tugas akhir ini, penulis memiliki tujuan untuk merancang media informasi yang mampu membantu kalangan usia lanjut dalam memahami penggunaan transportasi umum di Jakarta.

1.5 Manfaat Tugas Akhir

Manfaat dari perancangan tugas akhir ini yang penulis harapkan adalah sebagai berikut:

1.5.1 Manfaat Bagi Penulis

Diharapkan melalui perancangan ini, penulis mampu lebih memahami kebutuhan warga Jakarta, khususnya kalangan lanjut usia dalam menggunakan kendaraan umum yang lebih terintegrasi khususnya di masa serba digitalisasi dan juga harapannya penulis mampu mengimplementasikan hasil pengamatan dan studi yang telah penulis lakukan selama menempuh pendidikan Desain Komunikasi Visual di Universitas Multimedia Nusantara.

1.5.2 Manfaat Bagi Orang Lain

Penulis berharap melalui hasil perancangan ini tidak hanya di kalangan lanjut usia saja yang mampu memahami penggunaan moda transportasi umum di Jakarta, tetapi juga dapat membantu pihak lainnya agar dapat mengenal dan memahami penggunaan jenis-jenis transportasi yang telah terintegrasi sehingga masyarakat umum dapat beraktivitas dengan maksimal.

1.5.3 Manfaat Bagi Universitas

Selain untuk menjadi syarat kelulusan, penulis mengharapkan hasil perancangan tugas akhir ini mampu menjadi referensi yang mampu membantu mahasiswa Tingkat Akhir lainnya di kampus Universitas Multimedia Nusantara mengenai penggunaan transportasi umum di Jakarta.