

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pada Januari 2023, jumlah kendaraan menurut Korps Lalu Lintas Polri yang dilansir dalam berita CNN Indonesia (2023) mencapai lebih dari setengah populasi warga Indonesia. Dilansir dari halaman berita Detik.com, peningkatan jumlah kendaraan, terjadi beriringan dengan perkembangan jumlah kendaraan di kota besar Indonesia seperti Jakarta, yang tercatat sebesar 2—3% setiap tahunnya (Noviansah, 2023). Databoks (2023), mencatat, pada tahun 2022, jumlah mobil penumpang di Indonesia mengalami peningkatan sebesar 65% selama 10 tahun terakhir. Peningkatan jumlah mobil beriringan dengan meningkatnya pengguna kendaraan mobil. Peningkatan pengguna kendaraan roda empat didukung oleh penerbitan SIM A yang meningkat sebesar 4,04 juta SIM pada tahun 2021.

Peningkatan jumlah kendaraan juga mengakibatkan beberapa kasus kecelakaan. Beberapa kasus kecelakaan tercatat Korlantas Polri terjadi akibat pengendara usia remaja, yaitu sebesar 31,8 persen (Kompas, 2024). Menurut Psikolog dan Penguji SIM Polda Metro Jaya dalam Kompas, ada beberapa faktor yang menyebabkan tingginya kecelakaan remaja yang di antaranya merupakan faktor mental dan edukasi berkendara. Training Director Jakarta Defensive Driving Consulting (JDDC) mengatakan sebagian besar kasus kecelakaan pemula adalah kecelakaan minor seperti menyerempet dan bertabrakan saat mundur atau melakukan belok (Kompas, 2020).

Meski demikian, kecelakaan kecil dapat berubah menjadi besar apabila edukasi mengenai etika berkendara mobil tidak dipahami sejak awal mengemudi. Beberapa kasus kecelakaan berat yang ditimbulkan oleh pemula, antara lain Kecelakaan Mobil Sport yang menabrak bagian belakang Nissan Grand Livina di Tol Kejaman Sidoarjo oleh pengendara berusia 18 tahun yang masih belum lihai dalam menggunakan pedal (Detik, 2024) dan kasus tabrak 13 Kendaraan oleh Yaris

oleh remaja berusia 16 tahun tanpa SIM yang belum memahami cara berkendara dengan baik (Detik, 2024). Selain itu, beberapa kasus lain terkait cara berkendara juga dapat terjadi, seperti kurangnya pemahaman mengenai berkendara di tikungan tajam yang mengakibatkan terjunnya sebuah mobil pada jurang dekat tikungan tajam Cepogo Boyolali (Detik, 2023) dan kecelakaan akibat pecah ban yang tidak dapat dikendalikan oleh sopir minibus di Pemantang Siantar. Masalah mengenai kurangnya informasi mengenai etika berkendara, data yang tidak diperbaharui, terpengaruh dan tidak memiliki naungan yang berkredibilitas dapat mengurangi potensi paparan informasi mengenai etika berkendara untuk pengendara pemula.

Etika berkendara yang minim, terutama pada pengendara pemula dikhawatirkan dapat menjadi faktor kecelakaan lain di masa yang akan datang. Hal ini juga disampaikan oleh Training Director Jakarta Defensive Driving Consulting (JDDC) (Kompas, 2020) yang menyatakan bahwa tindakan preventif seperti edukasi etika berkendara patut dilakukan untuk pengendara pemula. Kurangnya pemahaman etika berkendara, dapat membahayakan diri sendiri dan orang lain di jalan raya, terutama bagi generasi muda yang belum dewasa secara pola pikir dan mental yang masih sulit untuk kontrol emosi dan memilih keputusan secara bijak. Jika hal ini dibiarkan, pengendara pemula akan kesulitan beradaptasi pada situasi variatif di jalan raya dan dapat menimbulkan risiko pelanggaran lalu lintas atau kecelakaan dalam lingkup besar.

Melihat masalah tersebut dan kurangnya efektivitas media, maka penulis mengajukan solusi berupa perancangan UI/UX *website* persiapan berkendara mobil untuk pemula usia 17—24 tahun dengan menggunakan pendekatan interaktif. Penggunaan *website* interaktif diupayakan, karena generasi muda saat ini cenderung memiliki *attention span* yang menurun sehingga membutuhkan stimulasi ketika menerima informasi dari media (Fitriani, N. 2024). Selain itu, fungsi *website* yaitu informasi dan hiburan juga selaras dengan tujuan membantu mempermudah pemahaman informasi. Generasi muda yang menghabiskan waktu pada gawai dapat mengakses *website* tanpa hambatan dan mencerna informasi dengan stimulasi dari pendekatan interaktif.

1.2 Rumusan Masalah

Berlandaskan data yang ditemui pada latar belakang, ditemukan masalah kurangnya pemahaman etika berkendara karena minimnya pemaparan informasi, sehingga mengakibatkan pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas. Merujuk pada rumusan masalah tersebut dan untuk menjadi acuan perancangan, penulis menggunakan pertanyaan: Bagaimana perancangan *UI/UX website* persiapan berkendara mobil untuk pemula usia 17—24 tahun?

1.3 Batasan Masalah

Batasan masalah yang akan digunakan sebagai acuan dalam perancangan media informasi, antara lain:

1.3.1 Demografis

- 1) Usia: 17—24 tahun
- 2) Jenis Kelamin: Laki-laki dan Perempuan
- 3) Pendidikan: SMA—S1
- 4) Kelas Ekonomi: SES B

Pemilihan umur 17—24 tahun didasari oleh batasan usia remaja akhir yang dinyatakan oleh Kementerian Kesehatan Republik Indonesia (Amin & Juniati, 2021). Usia minimum remaja akhir, yaitu 17 tahun merupakan batas minimum usia untuk mendapatkan SIM (Surat Izin Mengemudi). Menurut Christnatalia (2022) dalam penelitiannya mengenai *Safety Driving*, remaja usia 17—24 tahun berpotensi tinggi untuk melakukan *Aggressive Driving*. SES B merupakan kelas ekonomi dengan pengeluaran sebesar Rp 3.000.000—Rp 5.000.000 (Indonesia Data, 2022), memiliki presentasi kepemilikan mobil mencapai 60%, dan cenderung rentan terhadap aktivitas berlibur seperti bergerak ke berbagai tempat menggunakan kendaraan (Detik.com, 2020).

1.3.2 Geografis

- 1) Negara: Indonesia
- 2) Provinsi: Jakarta dan Banten

Geografis audiensi di daerah Jakarta dan Banten dipilih karena dilansir oleh Media Indonesia yang mengutip dari Badan Pusat Statistik, ibukota Jakarta memiliki kasus kecelakaan lalu lintas yang besar, yaitu 7.133 kasus pada tahun 2022 (Alpitasari, 2023), sementara kasus kecelakaan di kabupaten Tangerang, Banten meningkat 0,14% pada tahun 2022 dengan angka 572 kasus (Pranita & Movanita, 2022).

1.3.3 Psikografis

Pengendara pemula yang baru mulai belajar berkendara dan ingin memahami lebih baik aturan serta etika berkendara di jalan raya.

Pemilihan remaja pengendara pemula yang baru mulai terbiasa berkendara didorong oleh kondisi psikologis yang berada diujung fase pendewasaan, sehingga terkadang masih belum dapat menentukan keputusan dan menimbang risiko dengan baik. Ciranka & van den Bos (2019) mengatakan dalam jurnalnya yang berjudul "Social Influence in Adolescent Decision-making: A Formal Framework" remaja umumnya memiliki beberapa tahapan sebelum akhirnya mengambil keputusan, contohnya seperti pengaruh sosial. Pengambilan keputusan dengan faktor pengaruh sosial yang besar sering menyebabkan remaja berada pada situasi berisiko dan berbahaya seperti berkendara tanpa memahami aturan dan etika berkendara. Kurang tepatnya pengambilan keputusan di jalan raya, dapat membahayakan individu dan orang lain di sekitarnya.

1.4 Tujuan Tugas Akhir

Merancang *UI/UX website* persiapan berkendara mobil untuk pemula usia 17—24 tahun agar dapat membantu mendukung pemahaman informasi persiapan berkendara mobil, sehingga dapat beradaptasi dan berkendara sesuai dengan etika dan aturan lalu lintas.

1.5 Manfaat Tugas Akhir

Manfaat tugas akhir yang diharapkan penulis ditujukan kepada penulis dan khalayak, sebagai berikut:

1.5.1 Manfaat bagi Penulis

Perancangan informasi persiapan berkendara mobil untuk pemula usia 17—24 tahun diharapkan dapat membantu penulis untuk dapat lebih meningkatkan perhatian terhadap masalah publik, terutama generasi muda yang dapat diselesaikan melalui solusi desain. Melalui perancangan ini, penulis berharap dapat lebih peka dan kritis dalam melakukan perancangan, sehingga hasil rancangan dapat membantu mengurangi beban masalah sosial sesuai target audiensi.

1.5.2 Manfaat bagi Orang Lain

Melalui hasil rancangan, khalayak umum diharapkan dapat memahami etika berkendara yang baik dengan mendukung pemahaman informasi berkendara, sehingga dapat membantu pengendara pemula dalam beradaptasi dan menghadapi berbagai situasi di jalan raya. Perhatian terhadap kesiapan kendaraan sebelum mengemudi, diharapkan membantu masyarakat dalam menggunakan fungsi komponen kendaraan secara penuh, sehingga dapat meningkatkan keamanan berkendara. Penulis berharap tugas akhir dapat membantu pengendara pemula untuk menerapkan etika berkendara yang baik dan tertib aturan sejak dini sehingga di masa yang akan datang, kasus kecelakaan akibat kelalaian berkendara dapat berkurang secara progresif.

1.5.3 Manfaat bagi Universitas

Tugas akhir diharapkan menjadi contoh dan referensi yang dapat digunakan oleh universitas sebagai pembelajaran rancangan solusi desain untuk mahasiswa. Semoga hasil tugas akhir dapat menjadi referensi yang meningkatkan perhatian mahasiswa terhadap masalah sosial yang dapat diselesaikan melalui solusi desain dan menambah ide baru yang lebih kritis dari sebelumnya.