

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Sebuah insiden kecelakaan terjadi di dekat Gerbang Tol Kuningan 1, Jakarta Selatan, pada 8 Februari 2024. Berdasarkan berita yang dikutip dari Kompas.com, tertera sebuah video dari akun instagram @memomedsos yang menampilkan sebuah mobil *sport utility vehicle* (SUV) mengalami kecelakaan menabrak pembatas jalan tol. Penyebabnya karena mobil tersebut melaju dengan kecepatan tinggi sehingga hilang kendali. Akibatnya badan mobil remuk karena benturan yang keras dengan pembatas jalan dan kendaraan di belakangnya menjadi terhalang. Perilaku melebihi batas kecepatan yang ditentukan, balap, atau mengemudi terlalu cepat untuk kondisi tertentu dinamakan *speeding* (Qaid et al., 2021). Menurut data dari *speed camera* milik Jasa Marga *Integrated Digital Map*, jumlah kendaraan yang *overspeed* atau melebihi batas kecepatan mencapai 14.194 buah setiap harinya (Syukur, 2021). Dikutip dari Kompas.com, pada tahun 2022 E-TLE mencatat ada 27.791 kendaraan yang melanggar batas kecepatan dari 1 Januari hingga 12 April 2022. Sebanyak 6.394 kasus pelanggaran batas kecepatan tercatat oleh Polda Metro Jaya yang menaungi wilayah Jabodetabek. Artinya, ada indikasi bahwa kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh faktor pengemudi yaitu berkendara melebihi batas kecepatan. Indikasi ini diperkuat dengan riset terdahulu menurut Prasetyanto dan Santosa (2011), semakin tinggi kecepatan kendaraan maka risiko kecelakaan akan meningkat karena jarak pengereman yang dibutuhkan akan semakin panjang, sedangkan pengemudi akan semakin kekurangan waktu untuk memroses informasi dan mengambil keputusan, serta kesulitan mengendalikan kendaraan jika terdapat hambatan di depannya.

*Speeding* merupakan perilaku berkendara paling berbahaya dan memiliki korelasi yang tinggi dengan keparahan kecelakaan (Qaid et al., 2021). Direktur Utama PT Jasa Marga (Persero) Tbk, Subakti Syukur, juga menyatakan 81% faktor

penyebab kecelakaan adalah faktor pengemudi. Dikutip dari *website* resmi Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, jumlah kecelakaan lalu lintas tertinggi melibatkan usia 15 – 24 tahun. Pada tahun 2023 ada 66.602 kejadian kecelakaan yang melibatkan pelajar dan mahasiswa dari total 155.000 kejadian kecelakaan. Perilaku berkendara yang beresiko dipengaruhi oleh faktor-faktor psikologis dan umumnya menjadi penyebab tingginya angka kecelakaan lalu lintas pada remaja (Nirmala & Patria, 2016). Adapun menurut penelitian dari Lady, Rizqandini, dan Treggonowati (2019), usia 17 hingga 25 tahun merupakan kelompok usia yang secara signifikan melakukan pelanggaran lalu lintas lebih sering dibandingkan dengan kelompok usia lainnya dan bentuk pelanggaran tertinggi yang dilakukan oleh kelompok usia tersebut adalah melebihi batas kecepatan di jalan raya.

Dari segi hukum, upaya untuk mengurangi pelanggaran batas kecepatan telah dilakukan oleh pemerintah dan POLRI. Pemerintah telah mengatur batas kecepatan di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang kemudian diatur lebih lanjut pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 111 Tahun 2015. Sedangkan POLRI telah meluncurkan program tilang elektronik atau *Electronic Traffic Law Enforcement* (E-TLE) di beberapa wilayah sejak tahun 2021. E-TLE mengatur hukuman pelanggaran batas kecepatan berupa denda sebesar Rp500.000 atau kurungan penjara maksimal dua bulan. Akan tetapi, penerapan hukum batas kecepatan masih belum efektif sebab jumlah *speed gun* dan *speed camera* yang tersebar di wilayah Jabodetabek masih sangat terbatas. Terlebih lagi, tidak semua jalan memiliki rambu batas kecepatan. Sedangkan dari segi desain, Dinas Perhubungan di berbagai daerah telah melakukan upaya edukasi melalui infografis di media sosial Instagram dengan Instagram *Feeds*. Namun, upaya edukasi melalui informasi grafis di sosial media belum cukup untuk menyadarkan masyarakat khususnya remaja untuk mematuhi peraturan batas kecepatan. Berdasarkan observasi penulis, media grafis seperti infografis atau kampanye visual menjadi kurang efektif di tengah – tengah gencaran informasi di sosial media, informasi dapat dilewatkan begitu saja atau luput dari perhatian remaja yang pada dasarnya memiliki rentang perhatian yang terbatas. Selain itu, infografis atau kampanye

visual merupakan bentuk komunikasi pasif yang memungkinkan remaja untuk melihat konten tanpa secara aktif berpartisipasi sehingga sulit untuk menanamkan perubahan kebiasaan. Terakhir, pesan yang terkandung dalam infografis atau kampanye visual akan sulit untuk ditanamkan kepada target audiens tanpa paparan dan penguatan yang dilakukan secara intensif atau berulang. Dengan demikian, penulis bermaksud untuk merancang sebuah media yang dapat meningkatkan kepedulian remaja untuk lebih memperhatikan kecepatan berkendara dan meminimalisir resiko kecelakaan yang berpotensi membahayakan diri sendiri maupun orang lain. Maka, penulis memutuskan untuk merancang desain *mobile application* yang secara intensif menanamkan kebiasaan mematuhi batas kecepatan berkendara bagi remaja sebagai proyek tugas akhir. Adapun *mobile application* alasan dipilih sebagai media yang tepat karena mayoritas generasi Z memiliki *screen-time* paling lama dibandingkan dengan generasi lainnya, yaitu lebih dari 6 jam per harinya (Kemenkominfo dan Katadata Insight Center, 2022). *Mobile application* juga memungkinkan remaja untuk berpartisipasi secara aktif dalam mematuhi batas kecepatan berkendara, mendapatkan *real-time feedback* batas kecepatan berkendara, memperoleh insentif, dan menyediakan fitur sosial untuk membentuk lingkungan pergaulan yang patuh terhadap peraturan batas kecepatan.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan banyaknya fenomena pelanggaran batas kecepatan dan kaitannya dengan resiko kecelakaan, maka penulis merumuskan masalah sebagai berikut: Bagaimana perancangan sebuah desain *mobile application* yang dapat meningkatkan kesadaran remaja terhadap batas kecepatan berkendara?

## **1.3 Batasan Masalah**

Batasan masalah diperlukan agar topik tidak melebar. Adapun batasan masalah yang ditentukan oleh penulis adalah:

### **1.3.1 Segmentasi Demografis**

- 1) Usia : 17 – 25 tahun (Kategori Remaja Akhir, Depkes RI)
- 2) Jenis kelamin : Laki – laki dan perempuan
- 3) Tingkat pendidikan : Minimal SMA atau sederajat

- 4) Pekerjaan : Pelajar, mahasiswa, pekerja
- 5) Kategori SES : SES B - A
- 6) Bahasa yang digunakan : Bahasa Indonesia dan Bahasa Inggris

### **1.3.2 Segmentasi Geografis**

Wilayah: Jabodetabek

Menurut data yang ditemukan penulis, Polda Metro Jaya mencatat 6.394 pelanggaran batas kecepatan pada awal tahun 2022. Adapun wilayah naungan Polda Metro Jaya yaitu Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi.

### **1.3.3 Segmentasi Psikografis**

*Mobile application* yang akan dirancang ditargetkan untuk:

- 1) Remaja yang masih menyepelekan aturan batas kecepatan karena belum pernah mengalami konsekuensi dari melanggar aturan tersebut (ditilang atau mengalami kecelakaan misalnya)
- 2) Pengendara remaja yang cenderung emosional (stress, tertekan, tidak sabar, marah, adiksi adrenalin) ketika berkendara sehingga merasionalkan keputusan untuk mengebut
- 3) Remaja yang perilakunya dipengaruhi oleh motivasi insentif atau pengaruh lingkungan pergaulan.
- 4) Remaja yang mampu mengendarai kendaraan pribadi berupa mobil atau motor secara mandiri untuk berkegiatan sehari – hari
- 5) Remaja yang berusia 17 – 25 tahun atau generasi Z yang menggunakan *smartphone* sebagai alat komunikasi sehari – hari dan tidak asing dengan *mobile application*.

## **1.4 Tujuan Tugas Akhir**

Membuat sebuah media persuasi yang dapat meningkatkan kesadaran remaja untuk mematuhi batas kecepatan berkendara.

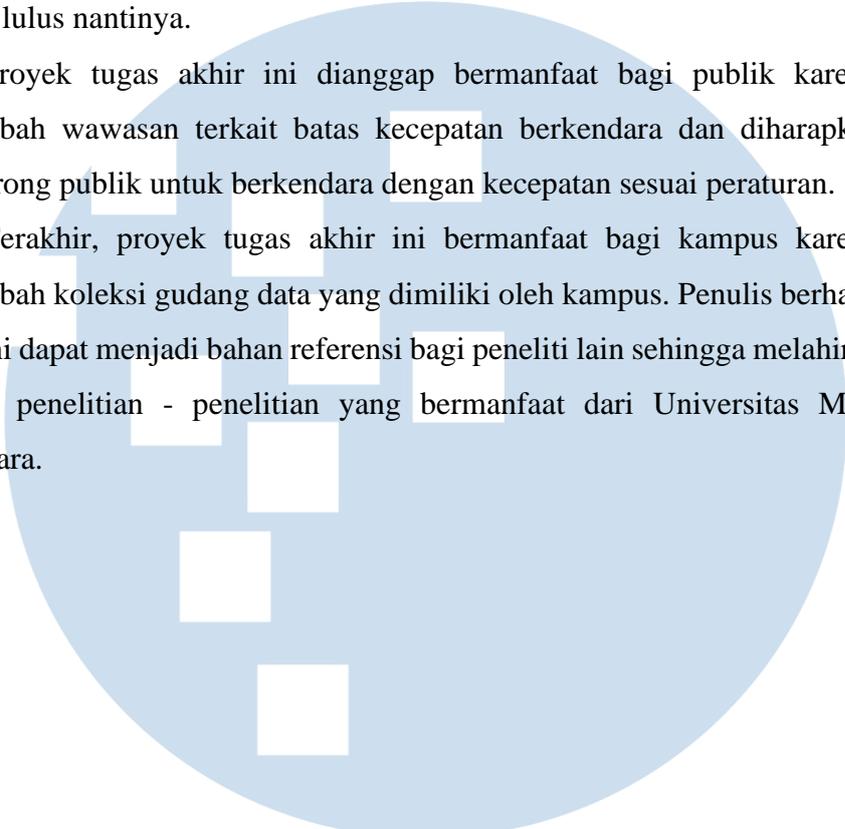
## **1.5 Manfaat Tugas Akhir**

Tugas akhir ini diharapkan dapat menambah pengalaman penulis dalam merancang media interaktif yang bertujuan untuk meningkatkan kesadaran remaja terhadap batas kecepatan berkendara. Selain itu, proyek tugas akhir ini diharapkan

dapat menambah portofolio karya utama penulis untuk proses pencarian kerja setelah lulus nantinya.

Proyek tugas akhir ini dianggap bermanfaat bagi publik karena dapat menambah wawasan terkait batas kecepatan berkendara dan diharapkan dapat mendorong publik untuk berkendara dengan kecepatan sesuai peraturan.

Terakhir, proyek tugas akhir ini bermanfaat bagi kampus karena dapat menambah koleksi gudang data yang dimiliki oleh kampus. Penulis berharap tugas akhir ini dapat menjadi bahan referensi bagi peneliti lain sehingga melahirkan lebih banyak penelitian - penelitian yang bermanfaat dari Universitas Multimedia Nusantara.



# UMN

UNIVERSITAS  
MULTIMEDIA  
NUSANTARA