

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN DAN PERANCANGAN

3.1 Metodologi Penelitian

Metode perancangan yang digunakan untuk perancangan ini adalah metode kualitatif. Moleong (2017) menjelaskan bahwa metode kualitatif menyangkut memahami perilaku, reaksi, atau pandangan subjek penelitian terhadap suatu fenomena tertentu untuk didokumentasikan secara ilmiah dalam bentuk tertulis. Terkait pengumpulan data, perancangan ini memanfaatkan teknik kualitatif dan kuantitatif. Melalui penggunaan alat perekam suara, wawancara dan *focus group discussion* (FGD) dilakukan untuk mengumpulkan data kualitatif. Kemudian, teknik pengumpulan data kuantitatif dilakukan dengan membagikan kuesioner yang dibuat menggunakan *Google Form*.

3.1.1 Metode Kualitatif

Perancangan ini menggunakan metode kualitatif dalam bentuk wawancara, FGD, observasi, studi eksisting, dan studi referensi. Wawancara dilakukan untuk mendapatkan *insight* terkait pelanggaran lampu merah dari sisi seorang ahli, sekaligus penegak hukum. FGD dilakukan untuk mempelajari perilaku para pengendara motor secara langsung.

3.1.1.1 Interview

Interview dilakukan kepada Rovi Karnov M. T, S. Psi, Kepala Unit Keamanan dan Keselamatan Polres Metro Tangerang Kota (Polrestro Tangkot). *Interview* tersebut dilakukan di Polres Metro Tangerang Kota pada tanggal 27 September 2023, pukul 16.00.

Tujuan dari *Interview* adalah (1) Mempelajari lebih lanjut mengenai sosialisasi ETLE dan tilang manual. (2) Memperoleh data terkait pelanggaran lampu merah seperti demografi pelaku, alasan pelanggaran, dan undang-undang yang dijadikan rujukan.

1) *Interview* kepada Rovi Karnov M. T, S. Psi

Pak Rovi berpangkat Inspektur Polisi Tingkat Satu, serta menjabat sebagai Kepala Unit Keamanan dan Keselamatan Polres Metro Tangerang Kota. Terkait pemberlakuan ETLE di Tangerang Kota, ia menjelaskan bahwa prosesnya sudah memakan dua tahun. Tahun pertama adalah fase uji coba, sedangkan tahun ini adalah peluncuran resmi ETLE. Kemudian, Pak Rovi juga mengkonfirmasi bahwa tilang manual diberlakukan kembali pada bulan Mei untuk mendukung sejumlah lokasi yang tidak memiliki ETLE.



Gambar 3.1 Wawancara Bersama Rovi Karnov M. T, S. Psi

Sebelum implementasi ETLE dan pemberlakuan kembali tilang manual, Pak Rovi menyatakan bahwa Polres Tangkot telah melakukan sosialisasi untuk kebijakan masing-masing. Meskipun pelanggaran di tiga titik dengan ETLE berkurang, Pak Rovi mengatakan bahwa pelanggaran lalu lintas masih kerap terjadi di lokasi-lokasi yang masih belum memilikinya. Selain tilang manual, ETLE juga didukung dengan sejumlah kamera CCTV. Pak Rovi menjelaskan bahwa pelanggaran yang terekam pada kamera-kamera tersebut akan diterima di pusat kendali Polrestro Tangkot untuk kemudian diteruskan kepada polisi terdekat sehingga pelanggarnya dapat ditindak lanjuti.

Baik melalui ETLE atau bentuk penilangan lainnya, kelompok yang paling sering terlihat melanggar aturan lalu lintas adalah pengendara roda dua, sama halnya dengan menerobos lampu merah. Menurut Pak Rovi, alasan yang sering digunakan oleh para pelanggar lampu merah adalah terburu-buru sehingga mereka sengaja mengabaikan atau bahkan tidak sadar bahwa lampu lalu lintas sudah berubah menjadi merah. Selebihnya, ketika ditanyakan mengenai kelompok umur yang mendominasi pelanggaran lampu merah, Pak Rovi menerangkan bahwa Polresta Tangkot melakukan riset tahun untuk data seperti itu. Berdasarkan riset tersebut, ditemukan bahwa usia yang paling sering menerobos lampu merah adalah usia 15-25 tahun. Pak Rovi melanjutkan dengan mengatakan bahwa para pelanggar mayoritas merupakan, siswa, mahasiswa, hingga karyawan-karyawan baru.

Selanjutnya, Pak Rovi menerangkan bahwa tidak ada undang-undang yang secara khusus merujuk pelanggaran lampu merah. Pelanggaran tersebut, bersama dengan aturan terkait rambu lalu lintas lainnya, tercakup dalam Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam undang-undang tersebut, lampu lalu lintas dikategorikan sebagai Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, serta tertulis juga bahwa setiap pengguna kendaraan bermotor harus mematuhi.

Pak Rovi juga menjelaskan bahwa penerobosan lampu merah kerap terjadi ketika para pelanggarnya berpikir bahwa tidak ada polisi yang mengawasi. Apabila terlihat ETLE, kamera CCTV, maupun seorang polisi, dapat dijamin bahwa semua pengendara akan tertib. Meskipun begitu, Pak Rovi mengungkapkan bahwa bukan kepatuhan seperti itu yang diinginkan oleh Polres Tangkot. Ia menekankan bahwa ketertiban lalu lintas harus dipatuhi terlepas ada atau tidaknya pihak penegak

hukum atau tidak karena tujuan utama dari aturan tersebut adalah menjamin keamanan dan keselamatan masyarakat.

Di akhir wawancara, Pak Rovi dipersilahkan untuk menyampaikan pesan kepada para pengendara sepeda motor yang masih melanggar lampu merah. Ia menjelaskan bahwa Polrestro Tangkot kerap berpesan kepada masyarakat terkait keamanan lalu lintas. Hal tersebut dilakukan melalui program bernama Dikmas Lantas. Program yang berasal dari Polri tersebut berupa sosialisasi kepada pengguna jalan dari semua kalangan baik itu, murid, mahasiswa, karyawan, dan lain sebagainya. Melalui Dikmas Lantas, Pak Rovi kerap menekankan bahwa nyawa adalah hal yang terpenting sehingga segala jenis kelalaian berlalu lintas tidak dapat dibenarkan karena akan mengancam nyawa seseorang.

Selain itu, Pak Rovi mengungkapkan bahwa ia juga kerap menggunakan kisah untuk menekankan pentingnya keselamatan berlalu lintas. Dalam *interview* ini, Pak Rovi menceritakan kecelakaan yang menimpa anak dari temannya karena melanggar lampu merah. Pak Rovi mengatakan bahwa anak tersebut ingin mengendarai sepeda motor karena melihat teman-teman sekolahnya. Pak Rovi menasehati temannya agar tidak membelikan sepeda motor tersebut, tetapi nasehat tersebut tidak dipatuhi. Pada suatu pagi, anak tersebut sedang mengendarai sepeda motornya dengan terburu-buru sehingga ia memutuskan untuk menerobos lampu merah. Ia pun tertabrak dan menderita patah kaki yang tidak dapat sembuh seperti semula. Akibat cedera tersebut ia harus meninggalkan cita-citanya untuk menjadi pemain sepak bola profesional. Melalui kisah tersebut, Pak Rovi ingin menekankan bahwa konsekuensi dari pelanggaran aturan lalu lintas melibatkan hidup seseorang, baik itu diri sendiri, orang-orang terdekat, maupun orang lain. Oleh karena itu, Pak

Rovi mendorong masyarakat untuk berpikir dua kali ketika ingin melanggar.

3.1.1.2 Observasi

Melalui *interview* bersama Pak Rovi Karnov, diketahui bahwa para pengendara sepeda motor di Tangerang Kota lebih berkemungkinan untuk menerobos lampu merah di lokasi-lokasi tanpa ETLE. Oleh karena itu, observasi dilaksanakan di daerah-daerah tersebut pada tanggal 22 Oktober 2023 dari pukul 08:37. Observasi dilakukan pada hari Senin pagi untuk mempelajari perilaku para pengendara motor pada saat berangkat sekolah, kuliah, atau kerja, dimana mereka cenderung untuk terburu-buru.

Terdapat tiga lokasi yang menjadi subjek observasi: (1) Lampu Merah Jl. Jenderal Sudirman dekat Tugu Panglima Besar Jenderal Sudirman, (2) Lampu Merah Jl. Raya Pantura dekat Mookervart Bike Park, (3) Lampu Merah Jl. Jenderal Sudirman dekat Kampus POLTEKIP dan POLTEKIM Tangerang. Selain ramai, ketiga lokasi tersebut tidak terpantau ETLE maupun petugas polisi.

Ditemukan bahwa pelanggaran lampu merah oleh pengendara sepeda motor cukup sering terjadi di ketiga lokasi tersebut, terutama di lokasi kedua dan ketiga dimana ruas jalannya rata, luas, dan panjang. Pelanggaran kerap terjadi saat lampu lalu lintas menyala merah bersamaan dengan kedatangan pengendara sepeda motor di lokasi. Dapat disimpulkan bahwa para pengendara sepeda motor merasa “tanggung” dan malas menunggu sehingga mereka memutuskan untuk mengabaikan lampu merah.

Selanjutnya, mayoritas dari pelanggar memakai atribut berkendara yang lengkap. Hal tersebut menunjukkan bahwa mereka sebenarnya mengerti tata tertib lalu lintas, tetapi mereka masih berani menerobos lampu merah. Sifat mengabaikan keselamatan tersebut

sangat terlihat di lokasi pertama yang terletak sebelum rel kereta api. Meskipun bunyi sirine, gerbang yang mulai menutup, serta lampu merah menandakan bahwa kereta akan melintas, tidak sedikit pengendara sepeda motor yang tetap melanjutkan perjalanannya.

Hasil observasi mendukung data yang diperoleh dari *interview* dan kuesioner. Pertama pengendara sepeda motor melanggar lampu merah dengan sengaja, bukan karena mereka tidak mengetahui aturan lalu lintas. Kedua, mereka lebih memilih mempertaruhkan keselamatan daripada kehilangan waktu. Ketiga, frekuensi pelanggaran lampu merah diperparah ketika pengendara sepeda motor merasa tidak ada pengawasan hukum.

3.1.1.3 Focus Group Discussion

FGD dilakukan pada tanggal 25 September 2023 melalui pertemuan langsung dengan lima partisipan yang pernah melanggar lampu merah: Steven (S). Yanes (Y), Miming (M), Dela (D), dan Johan (J). Para partisipan merupakan pengendara sepeda motor sering melewati Tangerang Kota atau berdomisili disana. Tiga dari lima partisipan tersebut berusia 40-50 tahun, sedangkan sisanya berusia 23 dan 24 tahun. Tujuan dari FGD adalah memperoleh pemahaman lebih mendalam mengenai para pelanggar lampu merah yang tidak dapat didapatkan dari kuesioner saja.

Kelompok umur dalam FGD ini diambil sesuai dengan dua kelompok umur terbanyak dalam hasil kuesioner. FGD dilakukan sebelum mendapatkan izin wawancara dari Polrestro Tangkot sehingga tidak menggunakan rentang umur dari narasumber. Meskipun laporan ini menguraikan hasil dari FGD secara keseluruhan, perancangan ini hanya menggunakan data partisipan yang termasuk dalam demografi usia yang telah ditetapkan.



Gambar 3.2 FGD Bersama Partisipan

Hampir semua partisipan mengetahui ETLE karena pernah melihat langsung alat dan rambunya di jalan raya, bahkan J memiliki teman yang pernah tertangkap ETLE. Selain ETLE, semua partisipan mengaku kerap membaca media ketertiban lalu lintas seperti, spanduk atau billboard yang dipasang di jalan raya. Dalam kasus sosial media, hampir semua partisipan mengatakan mereka tidak pernah melihat sosialisasi ETLE dan tilang manual. S mengaku pernah melihat konten media sosial terkait ETLE secara sekilas, tetapi konten yang ia lihat bukanlah sosialisasi dari pihak kepolisian melainkan berita mengenai seseorang yang tertangkap melanggar melalui ETLE. Selebihnya, hanya S yang mengikuti akun pihak kepolisian, yaitu Polda Metro Jaya, sedangkan keempat partisipannya mengklaim tidak mengikuti akun kepolisian apapun. Melalui diskusi pertama ini didapatkan bahwa sosialisasi ETLE dan tilang manual tidak dapat menjangkau kelima partisipan. Mereka tahu mengenai kedua kebijakan tersebut karena melihat di jalanan secara langsung.

Terkait sosialisasi, S berpendapat bahwa upaya sosialisasi yang telah dilakukan seperti, melalui sosial media atau secara langsung di jalan raya, sudah cukup. Namun, perlu dilakukan dengan lebih rutin dan sering. J menyetujui pendapat tersebut. Kemudian, Y berpendapat sosialisasi media sosial tidak mencukupi karena tidak semua orang gemar bermain media sosial. M melanjutkan dengan mengatakan bahwa masyarakat cenderung malas membaca konten sosialisasi di media sosial.

Seperti yang dijelaskan sebelumnya, semua partisipan pernah menerobos lampu merah. Terdapat pengendara seperti S yang beberapa kali melakukannya, sedangkan pengendara lain seperti D mengaku ia jarang melanggar lampu merah. Meskipun begitu, alasan melanggar dari semua partisipan adalah terburu-buru. Y menambahkan, pelanggaran tersebut dilakukannya karena beberapa kali terlambat berangkat kerja atau saat jalanan sedang sepi.

Kelima partisipan ditanyakan apakah mereka setuju bahwa para pelanggar lampu merah cenderung ikut-ikutan pengendara lain. Mereka semua mengatakan bahwa pernyataan tersebut benar. S berpendapat bahwa selain ikut-ikutan, para pelanggar sering kali sengaja ingin menerobos lampu merah agar menghemat waktu, baik itu karena suatu putaran terlalu jauh atau jalanan sedang macet. D dan J juga berpendapat bahwa para pelanggar merasa tanggung terhadap lampu merah sehingga mereka memilih untuk jalan terus.

Terakhir, Kelima partisipan ditanyakan pesan seperti apa yang mampu membuat mereka dan pelanggar lainnya berhenti menerobos lampu merah. Y dan S berpendapat bahwa mereka harus diperingati bahwa ada polisi di setiap lampu merah. Ketiga partisipan lainnya menyetujui pendapat tersebut. Kemudian, M menambahkan bahwa perlu ditekankan keselamatan masing-masing dan keadaan orang-orang tersayang. Ia berpendapat bahwa pesan yang menyentuh hati seperti itu akan lebih efektif. Y melanjutkan dengan mengatakan bahwa pesan seperti yang disebutkan M akan membuat para pelanggar takut menerobos lampu merah. Selebihnya, Y, J, dan D sepakat bahwa pesan yang disampaikan sebaiknya tidak terlalu panjang karena pada akhirnya akan sulit atau tidak nyaman untuk dibaca, terutama bagi para pengendara motor.

3.1.1.4 Studi Eksisting

Penulis melakukan studi eksisting terhadap sebuah kampanye serupa yang pernah terlaksana sebelumnya. Tujuan dari studi eksisting tersebut adalah memperoleh strategi yang patut diikuti, serta kekurangan yang harus dihindari dalam merancang kampanye dengan tema mengurangi pelanggaran lampu merah. Berdasarkan tujuan tersebut, penulis menelaah kampanye ‘Sisakep Terlalu’.



Gambar 3.3 Sikasep Terlalu

Sumber; <https://portalsepeda.com/sikasep-terlalu-silaturahmi-dan-koordinasi-kampanye-bersepeda-tertib-berlalu-lintas/>

Sisakep Terlalu merupakan kampanye yang bertujuan untuk memberikan edukasi terkait protokol bersepeda, salah satunya adalah tidak menerobos lampu merah. Kampanye ini merupakan hasil kerja sama antara Dinas Perhubungan Kota Bandung dengan Forum Komunikasi Pesepeda Bandung Raya. Nama Sikasep Terlalu berasal dari bahasa sunda dan berarti Si Tampan Terlalu. Selain itu, nama tersebut merupakan singkatan dari Silaturahmi dan Koordinasi Kampanye Bersepeda Tertib Berlalu Lintas.

Sikasep Terlalu dilakukan di Bandung dari bulan Juli hingga Desember tahun 2020. Menurut Ronny C59, ketua program Sikasep Terlalu, kampanye tersebut dilatarbelakangi kecemasan mengenai peningkatan jumlah pesepeda di Bandung, serta pemahaman protokol besepeda yang masih rendah. Berdasarkan misi mereka, edukasi protokol bersepeda dilakukan secara *offline* dan *online*.

Edukasi *offline* Sisakep Terlalu dilakukan di jalan raya bersama dengan pesepeda dari komunitas lain. Kemudian, para pelaksana kampanye tersebut melakukan orasi sambil memasang sejumlah spanduk. Edukasi *offline* dilakukan setiap Minggu pagi di empat titik di sekitar Dago. Daerah tersebut terkenal paling digemari oleh para pesepeda Bandung.

Edukasi *online* Sisakep Terlalu dilakukan melalui sosial media, khususnya Instagram. Kampanye tersebut tidak memiliki akun Instagram sendiri, melainkan konten sosial media mereka diunggah di akun-akun kolaborator mereka, seperti *Area Traffic Control System* (ATCS) Dishub Kota Bandung. Konten tersebut merupakan ajakan kepada para pesepeda di Bandung untuk bergabung dalam kegiatan Sisakep Terlalu.



Gambar 3.4 Unggahan Instagram Sikasep Terlalu
Sumber: <https://portalsepeda.com/sikasep-terlalu-silaturahmi-dan-koordinasi-kampanye-bersepeda-tertib-berlalu-lintas/>

Tabel 1.1 Tabel Data SWOT Sikasep Terlalu

<p>Strengths</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dilakukan di jalan raya sehingga dapat langsung dilihat oleh target kampanye saat sedang bersepeda. 2. Menggunakan bahasa yang lugas dan singkat sehingga pesannya dapat tersampaikan dengan mudah.
<p>Weaknesses</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sikasep Terlalu menggunakan spanduk dan <i>signage</i> seukuran A4. Kedua media tersebut tidak memiliki jangkauan yang luas, layaknya billboard atau baliho. Selebihnya, kedua media tersebut hanya ditunjukan kepada para pesepeda yang mengikuti Sikasep Terlalu. Alhasil, pesan dari kampanye tersebut tidak mencapai pesepeda lainnya. 2. Tidak mempunyai <i>brand identity</i> yang kuat, bahkan tidak memiliki logo atau ataupun <i>brand colors</i> sehingga masyarakat yang hanya melihat Sikasep Terlalu dilaksanakan di jalan raya tidak tahu bahwa upaya tersebut merupakan kampanye dengan tujuan penting. 3. Desain dari media yang digunakan hanya berupa tulisan sehingga kurang <i>stand out</i>. 4. <i>Copywriting</i> berupa larangan, serta tidak menjelaskan alasan ataupun hukuman di balik aturan tersebut. Dengan tidak

	<p>menjelaskan konsekuensi dari pelanggaran lalu lintas, Sikasep Terlalu gagal dalam memberikan efek jera bagi pesepeda.</p>
Opportunities	<ol style="list-style-type: none"> 1. Lebih melibatkan sosial media, seperti membuat <i>challenge</i>, mengikuti <i>trend</i>, atau melibatkan <i>influencer</i>. 2. Masyarakat semakin tertarik dengan olahraga dan pola hidup sehat. 3. Para pengguna jalan tahu betapa mengganggu dan bahayanya para penerobos lampu merah sehingga Sikasep Terlalu lebih memungkinkan untuk menerima dukungan dari masyarakat. 4. Membuat <i>merch</i> yang bisa dipakai oleh para partisipan, seperti baju atau stiker
Threats	<ol style="list-style-type: none"> 1. Masyarakat sudah terbiasa melanggar lampu merah. 2. Beberapa orang tidak suka atau mau bersepeda dengan kelompok besar, seperti yang dilakukan oleh Sisakep Terlalu 3. Para pesepeda dapat melanggar di hari-hari lain karena Sisakep Terlalu hanya diadakan pada hari minggu. 4. Beberapa partisipan mungkin hanya ingin bersepeda bersama orang lain dan sebenarnya tidak ingin berhenti melanggar lampu merah.

3.1.1.5 Studi Referensi

Studi Referensi dilakukan untuk mendapatkan arahan dalam merancang sebuah kampanye. Studi ini menggunakan referensi berupa kampanye yang telah dilakukan oleh pihak-pihak lain. Melalui sejumlah referensi tersebut, didapatkan pedoman mengenai *tone* penyampaian pesan, visual yang tepat, serta penggunaan media yang efektif.

1) “Road Marks” Poster Series

Pada tahun 2020, WHO meluncurkan kampanye dalam bentuk serangkaian lima poster yang mempromosikan keselamatan berlalu lintas. Masing-masing dari kelima poster tersebut memiliki tema yang terkait dengan salah satu faktor kecelakaan. Beberapa tema yang diangkat adalah penggunaan helm, mengemudi dalam keadaan mabuk, mengemudi dengan kecepatan tinggi, sabuk pengaman, dan visibilitas.



Gambar 3.5 ‘Road Marks’ Poster Series
Sumber; <https://www.who.int/publications/m/item/roadmarks-poster-series>

Konsep visual kelima poster tersebut cukup sederhana, yakni hanya seseorang yang tergeletak di jalan raya. Meskipun begitu, kesederhanaan tersebut sangat efektif karena menggambarkan secara gamblang konsekuensi dari mengabaikan tata tertib berlalu lintas. Penggunaan warna yang terbatas juga memungkinkan pesan tersebut dimengerti dengan mudah. Garis jalanan juga dirancang agar merujuk pada tema poster masing-masing. Kelima poster tersebut memiliki skema warna yang terbatas dan terkesan suram. Bersama dengan adanya warna merah, kampanye ini menggunakan rasa takut untuk mendorong targetnya untuk mematuhi ketertiban berlalu lintas.

Copywriting dari kelima poster ini juga termasuk sederhana. *Headline* dari poster secara lugas menyatakan penyebab dari subjek yang tergeletak di jalan. Data terkait tema poster masing-masing menunjukkan betapa pentingnya kampanye ini. Kemudian, kelima poster tersebut dengan jelas mengatakan aksi yang diinginkan dari target melalui kalimat terakhir yang digaris bawahi. Dengan menyampaikan pesannya secara faktual dan gamblang, baik dalam aspek visual maupun *copywriting*, kampanye ini menyampaikan pesannya secara efisien dan efektif.

U N I V E R S I T A S
M U L T I M E D I A
N U S A N T A R A

2) Kampanye *Do You See Me?*

Dirancang oleh Kementerian Mobilitas dan Pekerjaan Umum Luksemburg, kampanye merupakan video di Youtube yang menunjukkan apa yang harus dilakukan oleh para pengemudi ketika ingin mendahului seseorang, terutama dalam jarak 1.5 meter. Video tersebut menunjukkan seorang pesepeda yang berada di depan sebuah mobil. Terlihat mobil tersebut ingin mendahului sang pesepeda. Namun, ditunjukkan bahwa pesepeda tersebut adalah seorang ayah yang menyayangi putrinya. Setelah itu, terlihat mobil tersebut mendahului secara tertib, yaitu secara perlahan-lahan dan menggunakan lampu sein. Judul dari kampanye mengakhiri video tersebut.



Gambar 3.6 *Do You See Me?*

Sumber: <https://www.youtube.com/watch?v=Gewq8TxNM1Q&list=LL&index=4>

Berbeda dengan kampanye sebelumnya, *Do You See Me?* memanfaatkan empati untuk mengedepankan pesannya. Video kampanye ini hanya kurang dari 30 detik karena memang tidak diperlukan waktu panjang untuk menyampaikan pesan dari kampanye. Visual yang menggambarkan aksi yang perlu dilakukan dan alasan dibalik aksi tersebut ditunjukkan dengan jelas. Judul *Do You*

See Me? juga merupakan ajakan bagi sasaran kampanye untuk berpikir sebelum mendahului seseorang.

3.1.1.6 Kesimpulan

Berdasarkan data yang diperoleh, disimpulkan bahwa mayoritas dari pengendara sepeda motor melanggar lampu merah karena terburu-buru atau ikut-ikutan. Kemudian, faktor terbesar yang menghambat pelanggaran adalah khawatir akan keselamatan diri sendiri.

Terkait perancangan kampanye,, penulis menyimpulkan sejumlah hal. Pertama, kampanye harus memaksimalkan penggunaan medianya. Baik itu media *offline* maupun *online*, media kampanye harus memiliki jangkauan yang luas dan sesuai untuk target tentunya. Kedua, sangat penting untuk menjangkau para sasaran secara langsung, seperti yang dilakukan Sikasep Terlalu dengan melakukan edukasi mereka di jalan raya bersama para pesepeda. Ketiga, *copywriting* kampanye harus jelas, singkat dan tidak bertubi-tubi. Terakhir, kampanye perlu memberikan efek jera, seperti menjelaskan hukuman untuk suatu pelanggaran, sehingga para sasaran akan selalu mematuhi pesan kampanye.

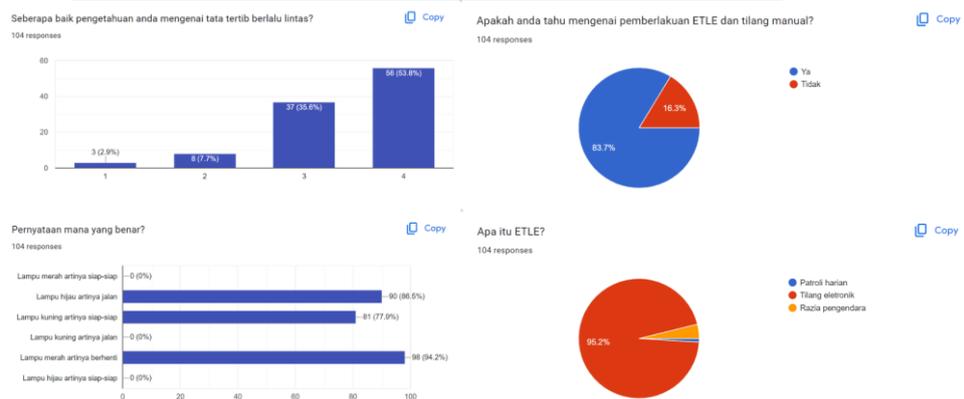
3.1.2 Metode Kuantitatif

Metode kuantitatif yang dimanfaatkan bagi perancangan ini adalah penyebaran kuesioner. Kuesioner tersebut dibuat menggunakan *Google Form* dan disebarluaskan secara *online* dari tanggal 16-23 September 2023 kepada para pengendara sepeda motor yang menggunakan jalan raya di daerah Tangerang. Rentang umur tidak ditentukan secara spesifik karena salah satu tujuan dari kuesioner ini adalah mengetahui kelompok umur yang mendominasi melanggar lampu merah. Tujuan lain dari kuesioner ini adalah sebagai berikut: (1) Mengetahui pengetahuan berlalu lintas dari para pengendara sepeda motor. (2) Mengetahui alasan utama dari pelanggaran. (3) Mengetahui faktor penghambat terbesar dari pelanggaran lampu merah.



Gambar 3.7 Usia dan Jenis Kelamin Responden

Jumlah responden kuesioner adalah 103 responden. Mayoritas dari responden berusia 40-50 tahun dengan responden berusia 20-24 tahun menempati urutan kedua. Kemudian pada kuesioner ini mayoritas respondennya berjenis kelamin laki-laki (54,8%), tetapi tidak jauh lebih banyak dibandingkan jumlah responden perempuan (45,2%).

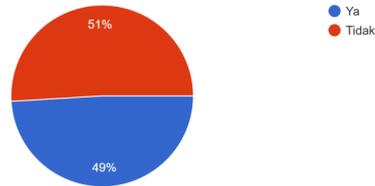


Gambar 3.8 Pengetahuan Responden Mengenai Tata Tertib Lalu lintas

Sebagian besar dari responden percaya bahwa mereka memiliki pengetahuan yang baik terhadap aturan lalu lintas dan pemberlakuan ETL. Kedua pertanyaan yang menguji pengetahuan tersebut juga membuktikan bahwa sebagian besar dari responden memang benar-benar mengerti.

UNIVERSITAS
MULTIMEDIA
NUSANTARA

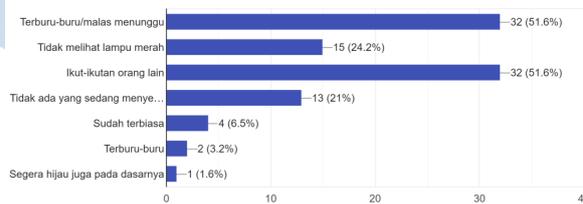
Apakah anda pernah menerobos lampu merah?
104 responses



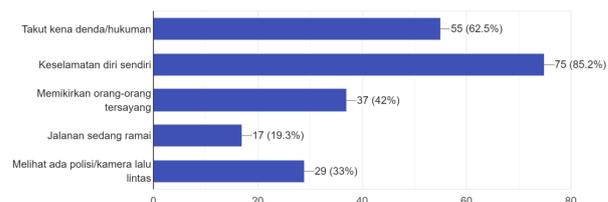
Gambar 3.9 Data Pelanggaran Lampu Merah

Meskipun begitu, kuesioner menunjukkan bahwa hampir setengah dari responden pernah menerobos lalu lintas. Ketika ditelaah lebih jauh ditemukan bahwa jumlah pelanggar yang berusia 40-50 tahun adalah 19 orang, sedangkan yang berusia 20-14 tahun berjumlah 8 orang. Kedua jumlah tersebut adalah dua jumlah pelanggar terbanyak di antara semua rentang usia.

Mengapa anda melakukannya?
62 responses



Faktor apa saja yang menghambat anda untuk tidak menerobos lampu merah?
88 responses



Gambar 3.10 Alasan dan Penghambat Pelanggaran Lampu Merah

Ketika ditanyakan mengapa mereka melanggar, alasan yang paling banyak dipilih adalah terburu-buru dan ikut-ikutan. Data tersebut cocok dengan hasil wawancara dan hasil riset dalam perancangan ini. Kemudian, faktor terbesar yang menghalangi mereka untuk melanggar adalah takut akan keselamatan diri dan takut terkena denda. Kedua faktor tersebut cocok dengan data yang diperoleh dalam *interview*. Peduli atas keselamatan pribadi

merupakan salah satu pesan yang ditekankan sebelumnya oleh narasumber. Selain itu, narasumber juga menyebutkan bahwa pelanggaran berkurang apabila ada kehadiran penegak hukum di jalan raya.

3.2 Metodologi Perancangan

Perancangan kampanye ini menggunakan metode milik Robin Landa (2010) seperti yang tertulis dalam bukunya, *Advertising by Design*. Berikut adalah enam tahap dari metode perancangan tersebut.

1) Overview

Pertama, penulis melakukan riset mengenai sejumlah aspek dari objek perancangan kampanye, yakni pelanggaran lampu merah. Riset yang dimaksud adalah memperoleh data melalui *interview*, FGD, studi eksisting, studi referensi, dan kuesioner. Selain itu, data juga didapatkan dari situs web, artikel *online*, buku, dan jurnal penelitian. Hasil penggalan data tersebut dijadikan basis untuk tahap *strategy*.

2) Strategy

Kedua, penulis menyaring dan memilah data yang telah diperoleh. Hasil dari analisa data tersebut merupakan sasaran utama kampanye, pemilihan media, serta strategi komunikasi dalam kampanye.

3) Ideas

Sebelum mendesain, penulis melakukan *creative thinking* dalam bentuk *brainstorming* dan *mind mapping*. Proses tersebut dilakukan untuk menghasilkan *big idea*, konsep visual, dan *copywriting* yang sesuai sehingga pesan dari kampanye dapat tersampaikan secara efektif.

4) Design

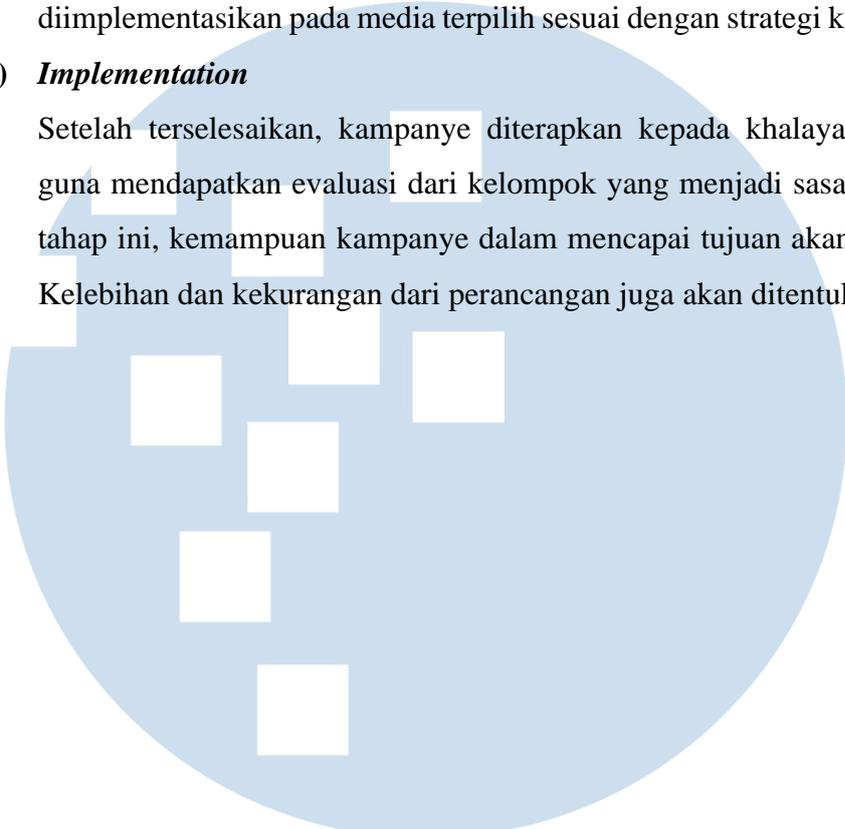
Tahap ini dimulai dengan menyusun sejumlah *moodboard* berdasarkan konsep yang telah diperoleh. Setelah itu, komponen-komponen identitas kampanye ditentukan, seperti palet warna, tipografi, logo kampanye, dan *key visual*.

5) Production

Pada tahap ini, aset visual dan desain yang telah dibuat diimplementasikan pada media terpilih sesuai dengan strategi kampanye.

6) *Implementation*

Setelah terselesaikan, kampanye diterapkan kepada khalayak umum, guna mendapatkan evaluasi dari kelompok yang menjadi sasaran. Pada tahap ini, kemampuan kampanye dalam mencapai tujuan akan ditinjau. Kelebihan dan kekurangan dari perancangan juga akan ditentukan.



UMMN

UNIVERSITAS
MULTIMEDIA
NUSANTARA