



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 I

PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG

Akhir-akhir ini tingkat kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh kelalaian manusia semakin banyak. Selain itu tingkat kesadaran yang rendah serta mudahnya untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi juga menjadi faktor-faktor lain yang menyebabkan kecelakaan terjadi.

Direktur Lalu Lintas Polda Metro Jaya Kombes Royke Lumowa menyatakan bahwa, pelanggaran pengendara sepeda motor menduduki peringkat pertama pada Operasi Zebra Jaya 2010 sepanjang kurun waktu 17 hari pelaksanaan, yaitu dari tanggal 8 November 2010 sampai dengan 25 November 2010 terjadi 48.237 pelanggaran. Sebanyak 10.531 kasus pelanggaran karena tak memakai helm berstandar Nasional (SNI). Angka ini merupakan angka pelanggaran tertinggi, menduduki posisi pertama. Posisi kedua target pelanggaran adalah pengguna sepeda motor yang melawan arus dengan 9.322 kasus.¹

Dalam sehari terjadi rata-rata 21 kali kecelakaan yang melibatkan pengendara sepeda motor. Menurut data dari Jasa Raharja, korban meninggal paling banyak dialami oleh pengendara sepeda motor, yaitu sebanyak 58,11%,

¹ Bid Humas Polda Metro Jaya. 2010. *Operasi Zebra Jaya 2010: Pelanggaran Didominasi karena Tidak Gunakan Helm SNI*. <http://humaspoldametrojaya.blogspot.com/2010/11/operasi-zebra-jaya-2010-pelanggaran.html> diakses pada 12 Maret 2011

lalu kendaraan roda empat atau lebih sebanyak 20,80% dan pejalan kaki sebanyak 18,08%.² Kondisi itu diduga antara lain karena penggunaan sepeda motor naik pesat, tetapi tidak diikuti dengan disiplin berlalu lintas yang baik. Hal ini mengakibatkan lalu lintas yang semakin tidak teratur dan angka kecelakaan pun meninggi.

Dari data Polda Metro Jaya pada tahun 2010, dari jumlah total kendaraan 11.997.519 unit, kendaraan pribadi berjumlah 2.334.883 unit, kendaraan beban berjumlah 565.727 unit, bus berjumlah 332.779 unit, sedangkan sepeda motor berjumlah 8.764.130 unit. Itu berarti sekitar 73% dari jumlah kendaraan yang tercatat di Polda Metro Jaya merupakan sepeda motor.³ Menurut Direktur Lalu Lintas Polda Metro Jaya Komisaris Besar Royke Lumowa kondisi angkutan umum yang buruk di Jakarta dan sekitarnya yang membuat pilihan warga beralih dari menggunakan moda transportasi umum (bus, kopaja, metromini, angkutan kota, kereta api) ke sepeda motor. Sinyalemen itu juga terbukti dari hasil survei *Jabodetabek Urban Transportation Policy Integration Project (JUTPI)* tahun 2010 yang menyatakan penumpang bus angkutan umum pada kurun waktu delapan tahun (2002-2010) turun 25,4%, yaitu dari 38,3% menjadi 12,9%, sementara pengendara sepeda motor naik 27,5%.

Resiko kecelakaan juga meningkat karena cara warga berkendara tidak tertib, cenderung ugal-ugalan. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta diminta segera mengatasi masalah perpindahan penumpang angkutan umum ke sepeda motor

² Damardono, Haryo. 2011. *Jasa Raharja: Berjuang Menyantuni Lebih Besar*. Kompas Ekstra edisi Asuransi. Juni-Juli 2011. Hal 25

³ Polda Metro Jaya. 2011. *Transportasi Publik Terseok*. Kompas. Senin 27 Juni 2011. Hal 1

atau kemacetan total di Jakarta bakal terjadi semakin cepat. Perihal buruknya disiplin pengguna jalan, terutama sepeda motor, memunculkan banyak keluhan dari sesama pengguna jalan lain, misalnya pengemudi mobil pribadi dan pejalan kaki.

Polisi yang menangani lalu lintas pun berpendapat sama, disiplin pengemudi sepeda motor rendah. Perilaku tidak terpuji yang bisa membahayakan pengguna jalan lain, seperti menerobos lampu lalu lintas, berjalan zig-zag, mengebut, sampai menyerobot jalur satu arah. Kepala Unit (Kanit) Kecelakaan Satuan Lalu Lintas Polresta Bekasi Kota Ajun Komisariss Heri Purwanto mengatakan, manusia adalah faktor penting penyebab kecelakaan. Mendahului dari kiri, mengebut, dan tidak mengabaikan tanda lalu lintas merupakan contoh perilaku yang rawan menyebabkan kecelakaan. Selain itu, kecelakaan juga dipengaruhi kondisi jalan.⁴ Lalu berdasarkan data dari Jasa Raharja pula, para korban paling banyak berada pada rentang usia 11-20 tahun (23,98%), lalu rentang umur 21-30 tahun (21,95%), 30-40 tahun (14,43%), 41-50 tahun (12,89%), 51-60 tahun (10,44%).⁵

Samarra Lim dalam bukunya *Safety Driving Guidance Book* mengemukakan, kebanyakan remaja mendambakan dapat mengendarai kendaraan ketika mereka sudah berumur 17 tahun, dan untuk mengendarai kendaraan dibutuhkan SIM (Surat Izin Mengemudi). Kita mempersiapkan anak remaja kita

⁴ Kompas. 2011. *Sehari 21 Pengendara Terlibat Kecelakaan*. <http://otomotif.kompas.com/read/2011/01/31/0408024/Sehari.21.Pengendara.Terlibat.Kecelakaan> diakses pada 28 Mei 2011

⁵ *Op.cit.*

bukan hanya sekedar mendapatkan SIM, tetapi juga mengenai pengetahuan rambu lalu lintas, pengetahuan berkendara, dan pengetahuan dasar tentang kendaraan. Pengemudi remaja mempunyai resiko empat kali lebih besar untuk terlibat dalam kecelakaan dibandingkan orang dewasa, dan remaja dengan umur 16-17 tahun mempunyai tingkat resiko kecelakaan lebih tinggi dibandingkan kelompok umur di atasnya.

Menurut Sammara Lim, hal yang membuat para pengemudi remaja menjadi rentan mengalami kecelakaan dibanding pengemudi lainnya karena kurang pengalaman. Latihan mengemudi tidak serta merta mampu meningkatkan kemampuan teknis mengemudi dan reflek yang baik. Ditambah perilaku remaja yang meledak-ledak dan agresif menjadikan resiko kecelakaan mereka lebih besar, karena alasan kekurangan pengalaman tersebut pengemudi kurang tanggap terhadap situasi yang membahayakan atau berpotensi kecelakaan.⁶

Safety Riding merupakan sebuah pengetahuan yang wajib diketahui oleh para pengendara sepeda motor, terjadinya banyak pelanggaran serta kecelakaan yang melibatkan sepeda motor membuktikan bahwa masih banyak orang yang belum mengetahui pentingnya hal ini. *Safety Riding* atau mengemudi dengan selamat adalah cara mengemudi yang benar, dengan mengetahui teknik mengemudi yang tepat, mau memahami dan mengikuti peraturan berlalu lintas, sehingga dalam berkendara akan selalu aman dan selamat.

⁶ Lim, Sammara. 2009. *Safety Driving Guidance Book*. Bogor: Halaman Moeka Publishing. Hal 5-6

Mengemudi dengan pola aman, sabar dan mau mengalah dengan menghindari segala hal yang berpotensi menimbulkan kecelakaan juga merupakan hal-hal pendukungnya. *Safety Riding* perlu untuk diketahui serta disebarluaskan dan salah satu cara yang dapat digunakan untuk menyebarkannya adalah melalui sebuah kampanye sosial dengan menggunakan media visual.⁷

1.2 RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan pada latar belakang yang ada, maka rumusan masalah dalam Tugas Akhir ini, yaitu:

1. Bagaimana menyadarkan masyarakat mengenai *Safety Riding*?
2. Bagaimana bentuk serta informasi yang dapat diterima oleh remaja melalui sebuah tampilan grafis yang dapat menyampaikan informasi atau pesan mengenai *Safety Riding*?

1.3 BATASAN MASALAH

Batasan-batasan untuk memfokuskan pembahasan penelitian pada Tugas Akhir ini, yaitu:

1. Pembahasan mengenai *Safety Riding* untuk pengendara sepeda motor yaitu hal-hal yang berhubungan dengan pengendara, kesiapan kendaraan yang digunakan, teknik-teknik berkendara, tata cara berlalu-lintas.
2. Target kampanye adalah remaja.

⁷ *Ibid.* Hal 1-2

1.4 TUJUAN PENELITIAN

Tujuan utama dari Tugas Akhir ini adalah:

- Mengaplikasikan ilmu-ilmu yang telah didapatkan selama enam semester melakukan perkuliahan dan memperoleh gelar sarjana.
- Menyampaikan informasi yang berhubungan *Safety Riding* supaya jumlah pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas terutama pada pengendara yang berada pada rentang usia remaja dapat berkurang.

1.5 MANFAAT PENELITIAN

Penulis menginginkan supaya hasil akhir dari Tugas Akhir ini dapat dipergunakan secara baik, seperti:

1. Lebih banyak masyarakat terutama remaja yang mengetahui mengenai *Safety Riding*.
2. Tugas Akhir ini berfungsi sebagai media *sharing* pengalaman dalam berlalu lintas sehingga dapat berkontribusi secara nyata.
3. Sebuah bentuk kepedulian kepada masyarakat, sehingga menjadi lebih mengerti apa yang dimaksud dengan *Safety Riding*.

1.6 METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode kuantitatif dan kualitatif. Metode Kuantitatif berfungsi untuk mengumpulkan data, metode ini dilakukan dengan cara observasi langsung di lapangan dan studi pustaka. Metode kualitatif dilakukan dengan menyebarkan kuisioner.

Metode penelitian campuran adalah sebuah pendekatan untuk penyelidikan yang menggabungkan atau menghubungkan baik bentuk kualitatif dan kuantitatif. Metode penelitian ini lebih dari sekedar mengumpulkan dan menganalisis kedua jenis data, tetapi juga melibatkan penggunaan kedua pendekatan tersebut bersama-sama sehingga kekuatan keseluruhan studi lebih baik daripada hanya penelitian kualitatif atau kuantitatif saja (Creswell & Plano Clark, 2007).⁸

⁸ Creswell, John W. 2009. *Research design qualitative, quantitative, and Mixed methods approaches*. California: SAGE Publications, Inc. Hal 4.