



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.

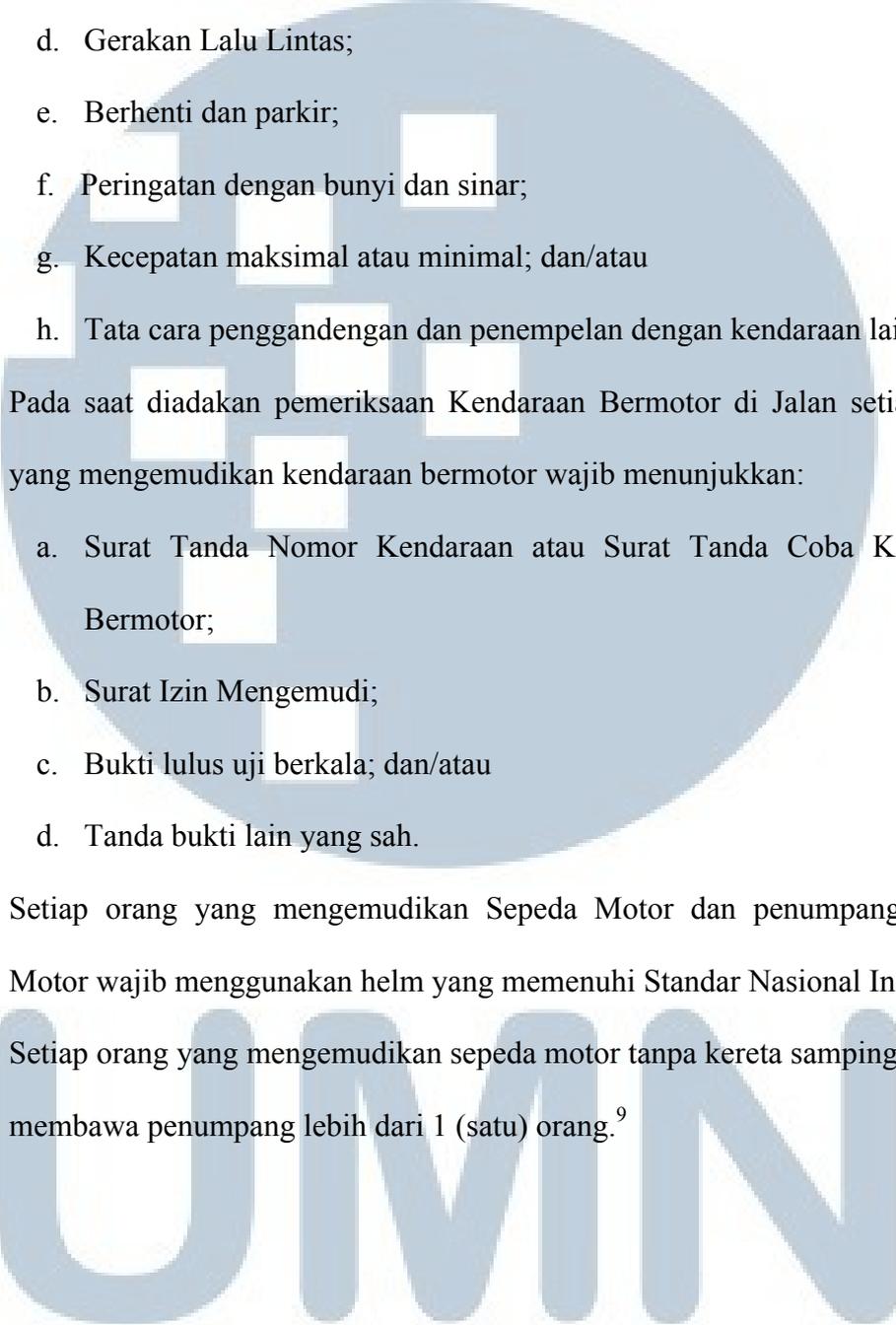
BAB II

TELAAH LITERATUR

2.1 LALU LINTAS

Berdasarkan Pasal 105 dan 106 menurut Undang-Undang Lalu Lintas & Angkutan Jalan 2009 (UU no.22 Tahun 2009) terdapat tata cara yang baik dalam berlalu lintas terkait dengan Ketertiban dan Keselamatan, yaitu:

1. Setiap orang yang menggunakan Jalan wajib:
 - a. Berperilaku tertib; dan/atau
 - b. Mencegah hal-hal yang dapat merintangi, membahayakan Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan.
2. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi.
3. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan pesepeda.
4. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan tentang persyaratan teknis dan laik jalan.
5. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan:
 - a. Rambu perintah atau rambu larangan;
 - b. Marka Jalan;
 - c. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas;

- 
- d. Gerakan Lalu Lintas;
 - e. Berhenti dan parkir;
 - f. Peringatan dengan bunyi dan sinar;
 - g. Kecepatan maksimal atau minimal; dan/atau
 - h. Tata cara penggandengan dan penempelan dengan kendaraan lain.
6. Pada saat diadakan pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor wajib menunjukkan:
- a. Surat Tanda Nomor Kendaraan atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor;
 - b. Surat Izin Mengemudi;
 - c. Bukti lulus uji berkala; dan/atau
 - d. Tanda bukti lain yang sah.
7. Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor dan penumpang Sepeda Motor wajib menggunakan helm yang memenuhi Standar Nasional Indonesia.
8. Setiap orang yang mengemudikan sepeda motor tanpa kereta samping dilarang membawa penumpang lebih dari 1 (satu) orang.⁹

⁹ Visimedia. 2009. *Undang-Undang Lalu Lintas & Angkutan Jalan 2009 (UU no.22 Tahun 2009)*. Jakarta: Visimedia. Hal 106-108

2.2 SAFETY RIDING

Definisi dari berkendara sendiri bukanlah hanya berpindah dari suatu tempat ketempat lainnya, atau mencapai tempat tujuan dengan secepat mungkin dengan selamat. Tetapi lebih dari itu, berkendara adalah pekerjaan yang memerlukan tanggung jawab besar, konsentrasi penuh, karena kita harus bertanggung jawab dengan keselamatan penumpang, sekaligus keselamatan orang-orang di sekitar lingkungan, pengemudi, dengan cara mengemudi secara benar, sopan, aman.¹⁰

Safety Driving (*Riding* untuk pengendara motor) 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. Tetapi yang tidak kalah penting dalam mengemudi adalah memahami akibat dan konsekuensi dari kecelakaan, dan bagaimana menghindarinya. *Safety Driving* harus ditunjang dengan *defensive driving*. *Defensive Driving* sendiri yaitu mengemudi dengan pola aman, sabar dan mau mengalah dengan menghindari segala hal yang berpotensi menimbulkan kecelakaan.¹¹

Prinsip dasar dari *Safety Driving* adalah:

1. Memahami rambu lalu lintas.
2. Memahami peraturan dan etika lalu lintas.
3. Menguasai cara berkendara dengan baik.
4. Mengenali karakter berkendara dengan baik di semua kondisi jalan.

¹⁰ *Op.cit.* Hal 1

¹¹ *Ibid.* Hal 2

5. Mampu menghindari insiden dengan dibekali pengetahuan teknik berkendara.
6. Mementingkan keselamatan diri sendiri maupun orang lain, dibandingkan kecepatan, keegoisan, dan emosi.
7. Mengutamakan menghindari insiden dan konflik selama berkendara.

Hal-hal yang harus dilakukan supaya aman dalam mengemudikan atau mengendarai sepeda motor:

1. Memastikan bahwa sepeda motor yang dikendarai memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot, dan kedalaman alur ban. [Pasal 106 ayat (3) *juncto* Pasal 48 ayat (2) dan ayat (3); sanksi Pasal 285 ayat (1)].
2. Memastikan bahwa sepeda motor yang dikendarai/dikemudikan ada pelat nomornya atau Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB). [Pasal 69 ayat (1); sanksi Pasal 280].
3. Selalu membawa Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK), Surat Izin Mengemudi (SIM), bukti lulus uji berkala, dan/atau bukti lain. [Pasal 77 ayat (1), pasal 106 ayat (5); sanksi Pasal 281, Pasal 282 ayat (2), Pasal 288 ayat (1), (2), dan (3)].
4. Mengendarai/mengemudikan motor dengan penuh konsentrasi. [Pasal 106 ayat (1)].
5. Selalu mengenakan Helm yang memenuhi Standar Nasional Indonesia (SNI). [Pasal 106 ayat (8); sanksi Pasal 291 ayat (1) dan (2)].

6. Tidak membawa penumpang lebih dari satu orang kecuali sepeda motornya menggunakan kereta samping. [Pasal 106 ayat (9); sanksi Pasal 292].
7. Menyalakan lampu utama pada siang dan malam hari. [Pasal 107 ayat (1) dan (2); sanksi Pasal 293 (1) dan (2)].
8. Mematuhi ketentuan rambu perintah atau rambu larangan, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, gerakan lalu lintas, berhenti dan parkir, peringatan dengan bunyi dan sinar, kecepatan maksimal atau minimal, dan/atau tata cara pengendalian dan penempelan dengan kendaraan lain. [Pasal 106 ayat (4)].
9. Mematuhi perintah yang diberikan oleh petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia. [Pasal 104 ayat (3); sanksi Pasal 277].¹²

2.2.1 SEBELUM BERKENDARA

Hal-hal yang harus diperhatikan dari sebelum mulai mengendarai motor sampai dengan proses mengendarai motor. Seperti yang dimuat dalam www.astrahonda.com dan www.yamaha-motor.co.id. Hal-hal berikut ini harus diperhatikan supaya kita bisa berkendara dengan aman.

A. Pemanasan Tubuh

Dikarenakan pentingnya menjaga keseimbangan pada waktu mengendarai sepeda motor, maka pastikan tubuh dan mental dalam kondisi sehat dan siap untuk berkendara (berada dalam keadaan sadar: tidak mabuk dan tidak mengantuk).

¹² Visimedia. 2009. *Undang-Undang Lalu Lintas & Angkutan Jalan 2009 (UU no.22 Tahun 2009)*. Jakarta: Visimedia. Hal 278-279

B. Perlengkapan Berkendara

1. Helm

Membiasakan untuk selalu menggunakan helm pelindung yang sesuai dengan Standar Nasional Indonesia (SNI) ketika mengendarai sepeda motor, karena kepala merupakan bagian tubuh terpenting dari manusia.

Tali pengikat helm harus dipasang dan dikencangkan secara benar untuk mencegah helm terlepas ketika terjatuh.

Saat hujan lebat dapat menyulitkan pandangan pengendara, apalagi jika hujan sangat lebat. Diperlukan helm yang dilengkapi dengan kaca pelindung sehingga pandangan tetap aman saat berkendara. Periksa kaca helm supaya tidak buram atau memiliki baret.

Helm SNI

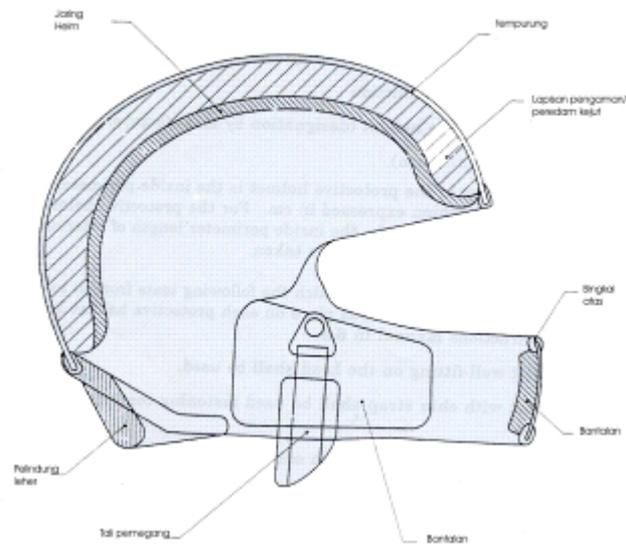
Adapun yang dimaksud dengan Helm Standar Nasional Indonesia diharuskan memenuhi syarat-syarat sebagai berikut:

Material

Bahan helm harus memenuhi ketentuan sebagai berikut:

- a. Dibuat dari bahan yang kuat dan bukan logam, tidak berubah jika ditempatkan di ruang terbuka pada suhu 0°C sampai 55°C selama paling sedikit 4 jam dan tidak terpengaruh oleh radiasi ultra violet, serta harus tahan dari akibat pengaruh bensin, minyak, sabun, air, deterjen dan pembersih lainnya;
- b. Bahan pelengkap helm harus tahan lapuk, tahan air dan tidak dapat terpengaruh oleh perubahan suhu;

- c. Bahan-bahan yang bersentuhan dengan tubuh tidak boleh terbuat dari bahan yang dapat menyebabkan iritasi atau penyakit pada kulit, dan tidak mengurangi kekuatan terhadap benturan maupun perubahan fisik sebagai akibat dari bersentuhan langsung dengan keringat, minyak dan lemak si pemakai.



Gambar 2.1 Kontruksi Helm SNI

(Badan Standarisasi Nasional. Helm pengendara kendaraan bermotor roda dua. SNI 1811.2007)

Konstruksi

Konstruksi helm harus memenuhi persyaratan sebagai berikut :

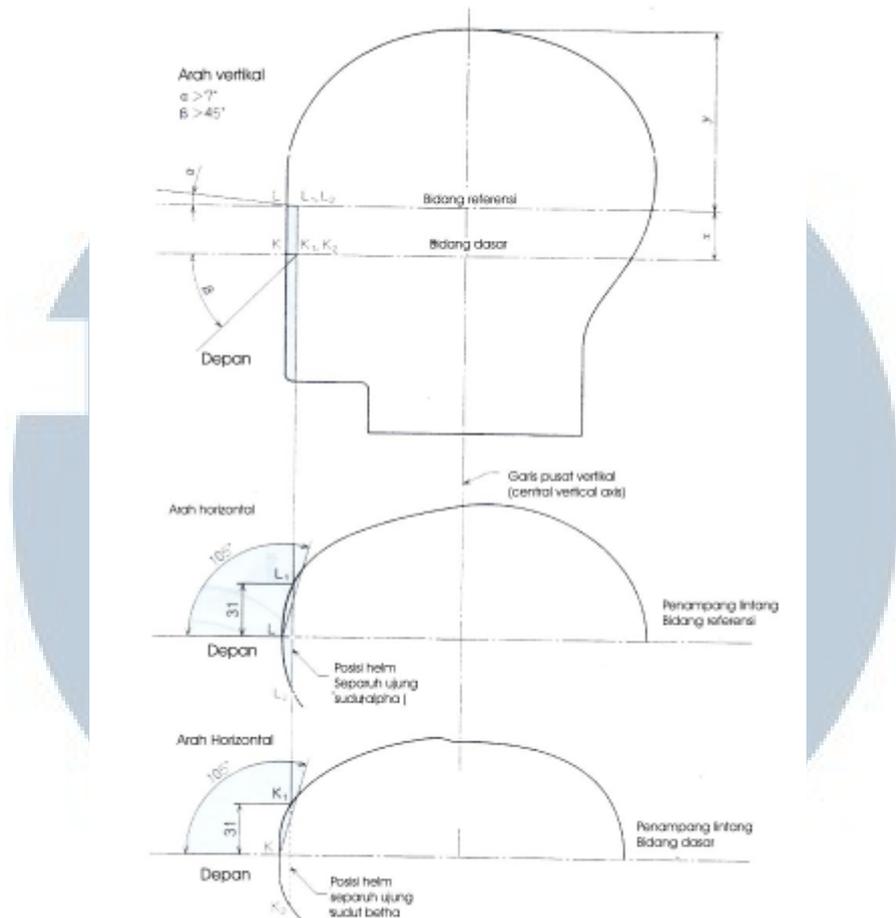
- Helm harus terdiri dari tempurung keras dengan permukaan halus, lapisan peredam benturan dan tali pengikat ke dagu,
- Tinggi helm sekurang-kurangnya 114 milimeter diukur dari puncak helm ke bidang utama yaitu bidang horizontal yang melalui lubang telinga dan bagian bawah dari dudukan bola mata,

c. Keliling lingkaran bagian dalam helm adalah sebagai berikut:

Ukuran	Keliling Lingkaran Bagian Dalam (mm)
S	Antara 500 – kurang dari 540
M	Antara 540 – kurang dari 580
L	Antara 580 – kurang dari 620
XL	Lebih dari 620

Tabel 2.1 Persyaratan Keliling Lingkaran bagian Dalam

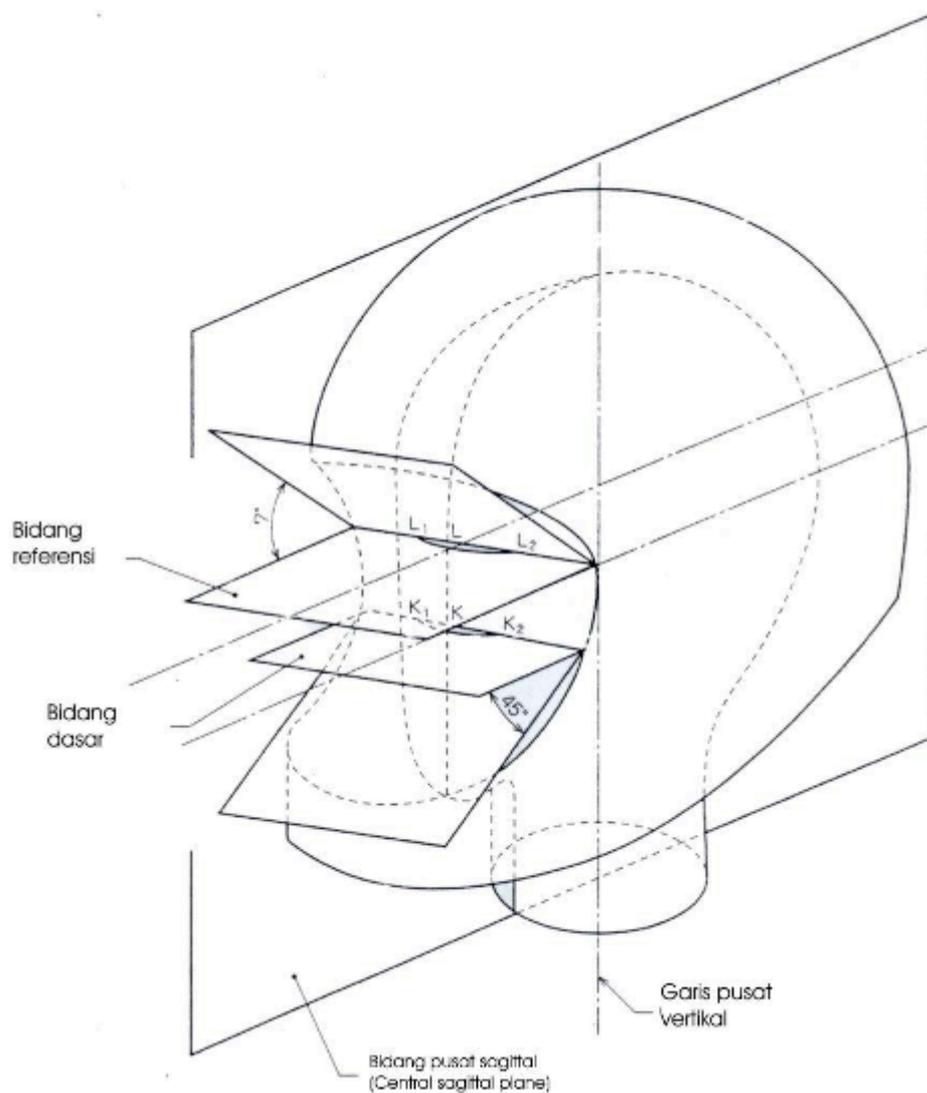
- d. Tempurung terbuat dari bahan yang keras, sama tebal dan homogen kemampuannya, tidak menyatu dengan pelindung muka dan mata serta tidak boleh mempunyai penguatan setempat,
- e. Peredam benturan terdiri dari lapisan peredam kejut yang dipasang pada permukaan bagian dalam tempurung dengan tebal sekurang-kurangnya 10 milimeter dan jaring helm atau konstruksi lain yang berfungsi seperti jaring helm,
- f. Tali pengikat dagu lebarnya minimum 20 milimeter dan harus benar-benar berfungsi sebagai pengikat helm ketika dikenakan di kepala dan dilengkapi dengan penutup telinga dan tengkuk,
- g. Tempurung tidak boleh ada tonjolan keluar yang tingginya melebihi 5 milimeter dari permukaan luar tempurung dan setiap tonjolan harus ditutupi dengan bahan lunak dan tidak boleh ada bagian tepi yang tajam,
- h. Lebar sudut pandang sekeliling sekurang-kurangnya 105° pada tiap sisi dan sudut pandang vertikal sekurang-kurangnya 30° di atas dan 45° di bawah bidang utama (lihat Gambar 2.2, 2.3, dan 2.4).



Gambar 2.2 Daerah pandang sekeliling

(Badan Standarisasi Nasional. Helm pengendara kendaraan bermotor roda dua.
SNI 1811.2007)

UMMN
UNIVERSITAS
MULTIMEDIA
NUSANTARA

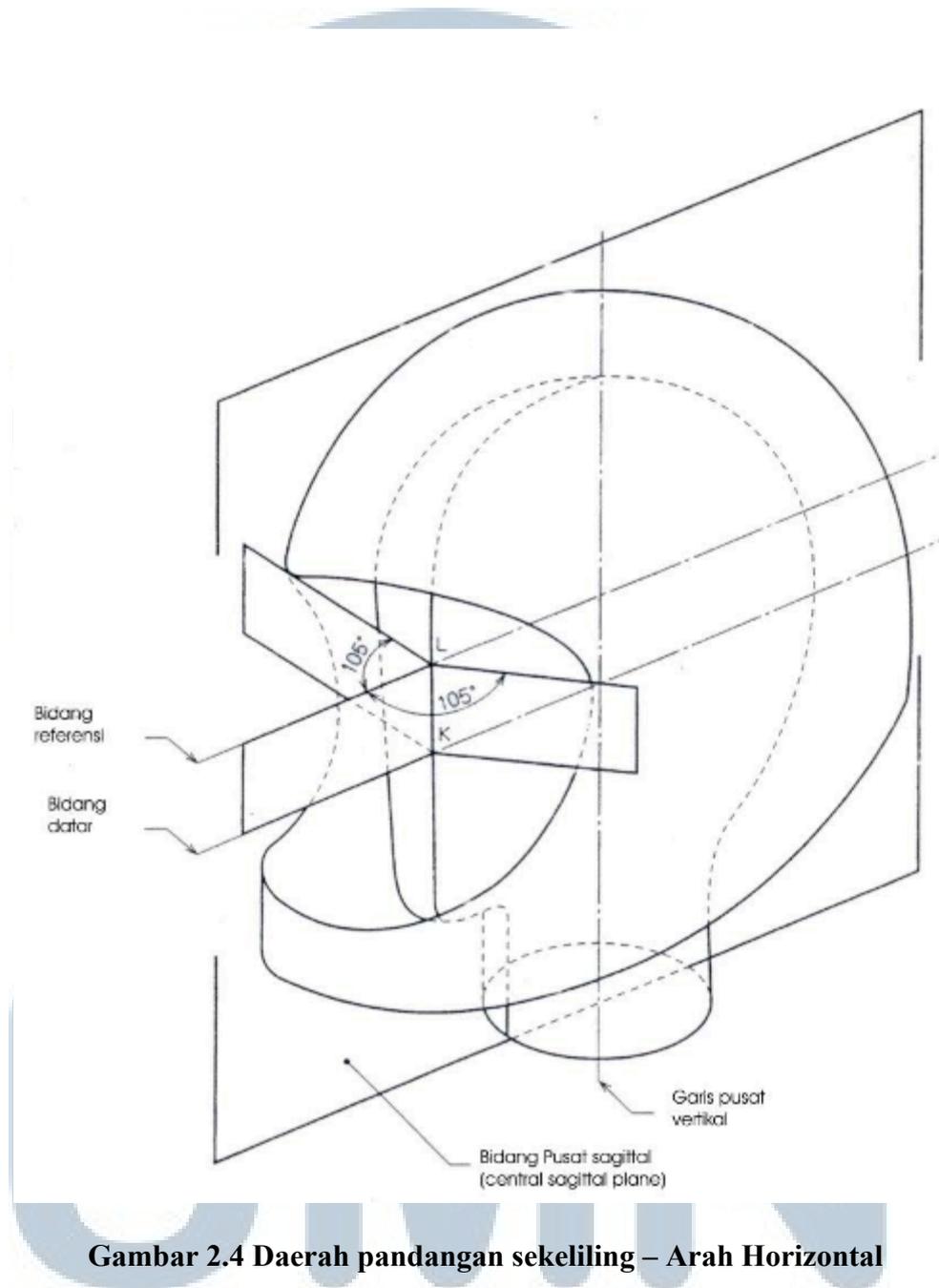


Gambar 2.3 Daerah pandangan sekeliling - Arah Vertikal

(Badan Standarisasi Nasional. Helm pengendara kendaraan bermotor roda dua.

SNI 1811.2007)

UNIVERSITAS
MULTIMEDIA
NUSANTARA



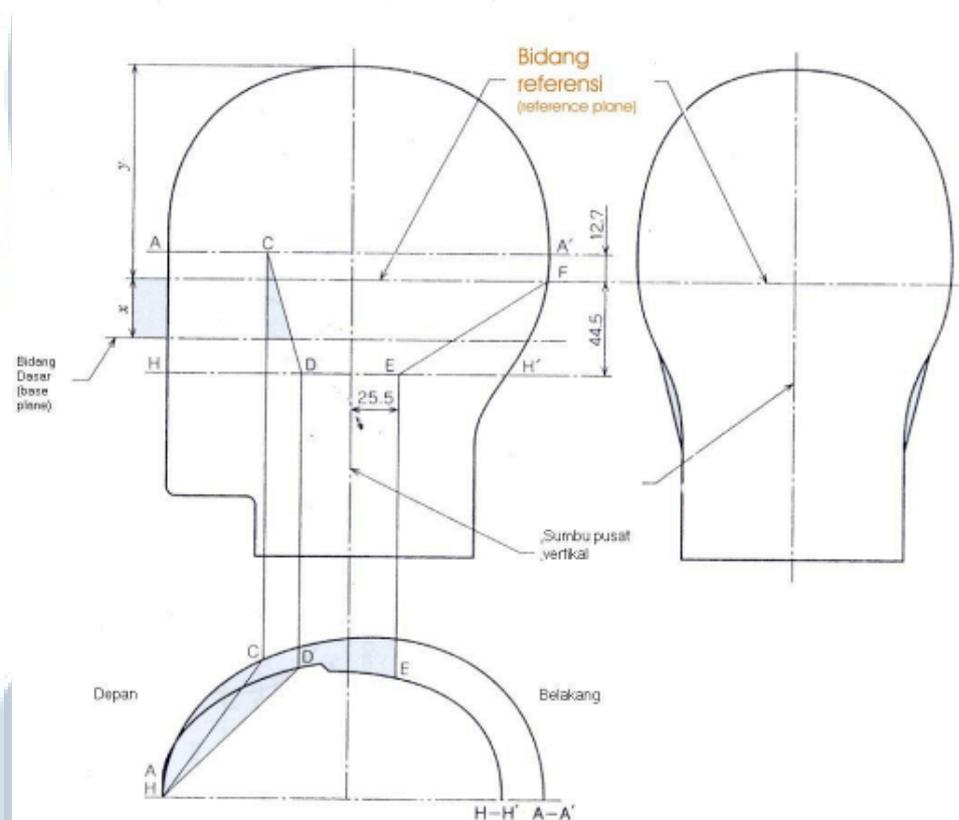
Gambar 2.4 Daerah pandangan sekeliling – Arah Horizontal

(Badan Standarisasi Nasional. Helm pengendara kendaraan bermotor roda dua. SNI 1811.2007)

- i. Helm harus dilengkapi dengan pelindung telinga, penutup leher, pet yang bisa dipindahkan, tameng atau tutup dagu.

j. Daerah pelindung helm adalah sebagai berikut:

1. Tempurung harus menutupi semua titik-titik di atas bidang AA' dan minimal di bawah garis CDEF pada kedua sisi dari pola kepala uji (*headform*), lihat Gambar 2.5



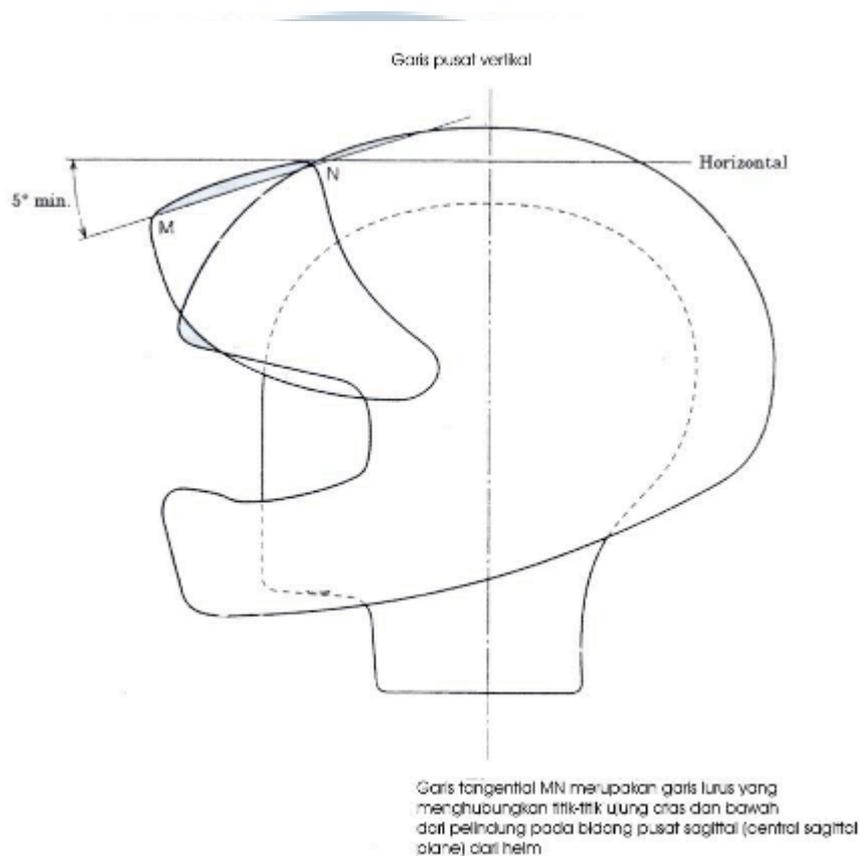
Gambar 2.5 Bidang Referensi Kepala Uji

(Badan Standarisasi Nasional. Helm pengendara kendaraan bermotor roda dua. SNI 1811.2007)

2. Lapisan pengaman harus menutupi semua daerah seperti yang dispesifikasikan pada bagian (1) kecuali bagian dari tempurung yang lain.

- k. Helm tidak boleh mempengaruhi fungsi aura dari pengguna terhadap suatu bahaya. Lubang ventilasi dipasang pada tempurung sedemikian rupa sehingga dapat mempertahankan temperatur pada ruang antara kepala dan tempurung.
- l. Setiap penonjolan ujung dari paku/keling harus berupa lengkungan dan tidak boleh menonjol lebih dari 2 mm dari permukaan luar tempurung.
- m. Helm harus dapat dipertahankan di atas kepala pengguna dengan kuat melalui atau menggunakan tali dengan cara mengaitkan di bawah dagu atau melewati tali pemegang di bawah dagu yang dihubungkan dengan tempurung.
1. Jika peralatan penahan dilengkapi dengan tali pemegang, minimal lebar 20 mm dan harus mampu menahan beban statis $150 \text{ N} \pm 5 \text{ N}$.
 2. Tali pemegang tidak perlu dilengkapi dengan tutup dagu.
 3. Peralatan yang digunakan untuk membuka peralatan penahan harus dilakukan dengan kesengajaan. Jika peralatan pembuka digerakkan dengan menggunakan tekanan, maka peralatan tersebut tidak mungkin terbuka hanya oleh dorongan bola berdiameter 100 mm.
- n. Pelindung
1. Helm yang dilengkapi dengan pelindung yang akan diuji dipasang di atas pola kepala uji dari ukuran tertentu sesuai dengan spesifikasi.
 2. Pada saat menempatkan pelindung pada posisi atas, sudut antara garis tangensial RS seperti yang tertera pada Gambar 2.6 dan arah horizontal minimal 5° dan titik R diposisikan pada bagian yang lebih rendah dari permukaan Horizontal yang melewati titik S.¹³

¹³ Badan Standarisasi Nasional. 2007. *Helm pengendara kendaraan bermotor roda dua*. SNI 1811.



Gambar 2.6 Uji Untuk Pembentukan Sudut dari Pelindung

(Badan Standarisasi Nasional. Helm pengendara kendaraan bermotor roda dua.

SNI 1811.2007)

2. Gloves (sarung tangan)

Sarung tangan berfungsi mengurangi cedera di bagian tangan jika terjadi kecelakaan. Beberapa sarung tangan dengan harga yang lebih mahal tentunya mampu memberikan rasa nyaman lebih saat berkendara dengan mengaplikasikan gel di bagian telapaknya sehingga tangan tidak cepat lelah, serta terbuat dari bahan yang tahan air.

3. Jaket

Jaket digunakan untuk menahan terpaan angin, menggunakan jaket yang benar pun dapat membantu mengurangi cedera saat terjadi kecelakaan. Jaket yang baik untuk digunakan oleh pengendara motor adalah yg berbahan kulit dan atau jaket yang memang dikhususkan untuk pengendara motor, pada jaket ini terdapat protektor di bagian torso depan, sikut bahu dan punggung. Dan tidak lupa gunakan jaket yang berwarna cerah atau setidaknya ada bagian yang dapat memantulkan cahaya, sehingga dapat terlihat oleh pengemudi lain.

4. Celana Panjang

Pengguna motor pun disarankan untuk tidak menggunakan celana pendek, karena jika terkena angin selain dingin celana pendek pun dapat mengembang (jika menggunakan celana pendek yang sedikit longgar), pada saat hal ini terjadi pengemudi dapat terganggu konsentrasinya dan fokus untuk memperbaiki posisi celana, sehingga fokus dalam berkendara pun akan terganggu. Pengguna motor lebih disarankan untuk mengenakan celana panjang yang nyaman digunakan, tidak terlalu panjang dan tidak terlalu sempit. Celana panjang juga membantu melindungi kaki sehingga tidak mengalami kontak langsung dengan aspal jalanan.

5. Jas Hujan

Pilihlah jas hujan yang tidak terlalu besar, memiliki ukuran yang pas di tubuh kita atau jenis celana panjang, karena akan mempermudah gerakan tubuh saat berkendara. Hindari penggunaan jas hujan tipe jubah karena sangat berbahaya, ukuran yang besar membuatnya berkibas saat terkena terpaan angin bahkan tidak jarang tersangkut pada bagain rantai sehingga dapat menyebabkan kecelakaan.

6. Sepatu

Pada saat mengendarai motor sebaiknya menggunakan sepatu, tidak dianjurkan menggunakan sandal atau bertelanjang kaki, karena ketika berhenti pengendara harus bertumpu pada kaki mereka untuk menjaga keseimbangan sehingga cenderung kehilangan kestabilannya yang memungkinkan terjadinya cedera. Selain itu sandal dianggap tidak aman karena bisa saja terjadi selip antara sandal dan step atau pedal rem atau kopling.

Sepatu berfungsi untuk melindungi dari panas mesin. Disarankan mengenakan sepatu yang tidak licin saat jalanan basah dan nyaman digunakan. Bila perlu, gunakan sepatu khusus untuk pengendara motor yang sesuai peruntukannya, hendaknya memiliki bentuk yang sesuai dan pas di kaki, serta tahan air sehingga terasa nyaman untuk mengendarai motor dan memberikan rasa hangat saat berkendara di cuaca dingin.

C. Pengecekan Sepeda Motor

1. Rem

Periksa rem depan dan belakang apakah berfungsi secara normal, khususnya rem depan karena lebih efektif dalam pengereman. Peralatan yang digunakan untuk mengendalikan kecepatan dan menghentikan jalannya sepeda motor hanyalah rem.

Pemeriksaan Sistem Pengereman

Periksalah fungsi kerja Rem depan dan belakang, lakukan simulasi pengereman beberapa kali untuk memastikan fungsinya bekerja dengan baik sebelum berkendara. Selain fungsi, periksalah jika ada suara berdecit. Suara berdecit artinya permukaan *Lining Kanvas Rem* sudah licin dan perlu perawatan. Jika fungsinya terasa kurang baik periksalah ketebalan Rem dengan melihat langsung tebal *Pad* (piringan rem) dan lihat indikator ketebalan pada rem tipe drum. Jika terlalu kecil segera lakukan penggantian.

2. Ban

Periksa tekanan angin ban sesuai standard dan periksa keausan alur ban. Ban yang aus dan tekanan angin yang tidak sesuai akan menyebabkan jarak pengereman semakin panjang dan pengendalian menjadi tidak stabil saat menikung. Tekanan angin yang sesuai menghasilkan pemakaian bahan bakar yang ekonomis.

Pemeriksaan Kembang Ban

Ban adalah bagian yang vital pada sepeda motor, apalagi digunakan pada saat hari hujan. Untuk mendapatkan kinerja maksimal, ban harus dirawat dengan baik.

Ban yang telah tipis kembangannya akan berkurang kemampuannya baik dalam ketahanan maupun fungsi traksinya. Sebaiknya ban diganti jika kembang ban sudah tinggal sedalam 0.8 mm, karena pada saat melewati genangan air alur ban tersebut akan menyalurkan air kearah samping ban. Jika tidak terdapat alurnya, maka air tidak dapat di distribusikan kearah samping dan akibatnya ban

terangkat diatas permukaan air. Hal tersebut akan membuat sepeda motor tidak stabil. Perhatikanlah hal-hal berikut ini :

- Gunakan tipe ban yang tepat sesuai dengan kondisi penggunaan, kapasitas pembebanan dan kecepatannya.
- Sebaiknya menggunakan merk dan tipe yang sama antara ban depan dan belakang. Tipe kembang yang berbeda akan menyebabkan kinerja ban berlainan. Cara yang aman adalah menggunakan tipe ban yang direkomendasi oleh pabrikan sepeda motor yang pengendara pakai karena pasti pihak pabrikan sudah melakukan test dengan berbagai kondisi cuaca.
- Tekanan ban harus dijaga sesuai spesifikasi pabrikan. Walaupun hal ini sangat penting dan mudah untuk dilakukan, namun banyak pengguna motor yang tidak memperhatikannya.
- Pemeriksaan tekanan angin pada ban, sebaiknya sesuai standard. Jika terlalu rendah tekanannya sepeda motor terasa berat saat dikendarai dan akan mudah bocor karena ban bagian dalam akan bergesekan dan menimbulkan panas berlebih. Jika terlalu kencang tekanannya akan terasa tidak stabil pada kecepatan menengah dan tinggi karena permukaan ban yang menyentuh permukaan jalan terlalu kecil.
- Pasanglah tutup pentil, karena akan mencegah masuknya kotoran dan juga berfungsi sebagai penyekat tambahan. Jika memakai ban *tubeless* (tanpa ban dalam), usahakan saat mengganti ban dengan yang baru, ganti juga pentilnya karena pada pentil terdapat O ring yang terbuat dari karet yang akan berubah

sifat kekerasan dan elastisitasnya seiring dengan waktu pemakaiannya. O ring yang sudah mengeras dapat retak sehingga mengakibatkan kebocoran.

- Saat mengganti ban luar, ban dalam juga diganti bersamaan. Ban dalam yang sudah lama dipakai, akan mudah mengalami kebocoran. Terlebih jika sudah terlalu banyak tambalannya.

3. Lampu-lampu

Pastikan lampu sein, lampu rem dan lampu depan berfungsi dengan baik. Lampu sein dan lampu rem digunakan sebagai tanda bagi pengguna jalan yang lain untuk mengetahui tujuan anda.

Terdapat etika-etika dalam penggunaan lampu sepeda motor. Lampu utama sepeda motor terdiri atas tiga bagian yaitu lampu kecil, lampu dekat, dan lampu jauh. Di Indonesia, terjadi penyalahgunaan dengan penggunaan lampu jauh yang lebih menerangi jalan daripada lampu dekat pada lampu utama digunakan secara tidak tepat. Menurut PP No.43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Pasal 74 ayat (1) b : Pengemudi kendaraan bermotor dilarang menyalakan lampu utama jauh pada saat berpapasan dengan kendaraan lain.¹⁴ Penggunaan Lampu jauh yang menyorot ke depan sejajar jalan dapat memberikan dampak silau bagi orang lain, seperti pejalan kaki serta pengguna kendaraan lain. Lampu jauh dapat menyilaukan bagi pengendara yang berada di depan kita, maupun pengendara dari arah depan. Sorotan lampu itu sangat menyilaukan di spion terlebih jika langsung ke mata tentu dapat mengganggu pengelihatan. Efek

¹⁴ PP No.43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan

dari silau ini mengakibatkan *blindspot* (tidak dapat melihat dalam sekian detik) yang dapat mengakibatkan kecelakaan.

Ada baiknya untuk mematikan lampu jauh jika berada di daerah yang terang. Terdapat beberapa manfaat dengan mematikan lampu jauh, yaitu sopan terhadap orang lain, dapat meminimalisir kecelakaan serta mengurangi polusi cahaya.¹⁵

4. Pemeriksaan Sistem Kemudi

Periksa sistem kemudi, karena diperlukan kestabilan yang baik saat berkendara. Disamping itu sulit memprediksi kondisi jalan seperti lubang, bebatuan atau saat menghindari pengendara lain yang tiba-tiba berhenti. Untuk pemeriksaan awal dapat dilakukan dengan cara:

- Posisikan sepeda motor pada Standard Utama (*Main Stand*).
- Peganglah kedua *Fork* Depan sambil berjongkok, tapi sebelum itu pastikan posisi jari tangan anda tidak terlalu dekat dengan piringan rem depan karena akan terluka. Kondisi sepeda motor tidak goyang-goyang, dan pastikan disekitarnya tidak terdapat orang lain. Dorong dan tarik kearah depan dan belakang. Rasakanlah apakah terdapat kelonggaran atau tidak.
- Jika terdapat kelonggaran, segera kencangkan dan periksa kembali berat dan ringan gerakan kemudinya.

¹⁵ Al-Farouk, Panji Mitiqo. 2011. *Etika Menggunakan Lampu Jauh/Beam (Mobil, Motor)*. <http://panjimitiqo.wordpress.com/2011/05/11/etika-menggunakan-lampu-jauhbeam-mobil-motor-penting/> diakses pada 4 Juni 2011

5. Kaca Spion

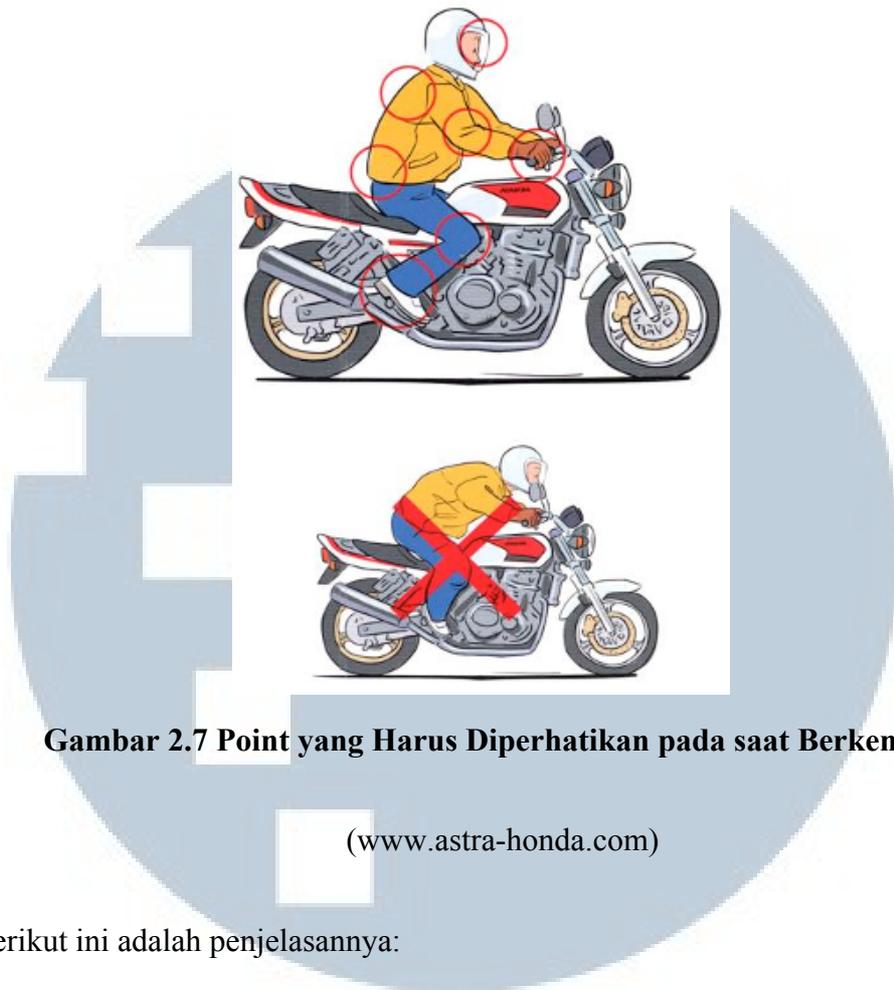
Atur kaca spion untuk mendapatkan pandangan yang lebih luas. Kaca spion diatur sehingga tidak tampak bayangan tangan maupun badan pengendara. Dengan begitu, posisi kendaraan yang terdapat di belakang motor dapat terlihat jelas. Ukuran kaca spion idealnya berukuran lebar antara 8-9 cm dan panjang antara 14-15,5 cm, dengan jarak dari setang motor antara 10-14cm.¹⁶ Posisi spion sendiri yang memenuhi persyaratan ergonomis minimal berada pada zona pandangan visual non kritis (sekitar 30° dari posisi mata normal).¹⁷

D. Pose Berkendara

Untuk pose pada saat mengendarai motor, terdapat tujuh *Point* Utama yang harus diperhatikan untuk menjaga keseimbangan motor. Menurut *chief* instruktur *safety riding* PT AHM, Anggono Iriawan, ada 7 (tujuh) pose berkendara yang mesti diketahui. Yakni; **1. Mata, 2. Pundak, 3. Siku, 4. Tangan, 5. Pinggul, 6. Lutut, 7. Kaki.**

¹⁶ Motorplus, Otomotifnet. 2011. *Spion Ideal, Ukuran Dalam Kenyamanan*. <http://motorplus.otomotifnet.com/read/2011/04/25/318435/53/14/Spion-Ideal-Ukuran-Dalam-Kenyamanan> diakses pada 4 Juni 2011

¹⁷ *Ibid.*



Gambar 2.7 Point yang Harus Diperhatikan pada saat Berkendara

(www.astra-honda.com)

Berikut ini adalah penjelasannya:

- Mata : Melihat jauh ke depan (ke arah yang hendak dituju) agar jarak pandangan menjadi lebih luas.
- Pundak : Santai atau rileks.
- Siku : Tangan sedikit menekuk dengan santai (sudut siku idealnya 120°).
- Tangan : Memegang bagian tengah dari gas tangan supaya dapat dengan mudah untuk mengoperasikan tuas rem atau kopling dan saklar.
- Pinggul : Duduk pada posisi supaya dapat dengan mudah mengoperasikan setang kemudi dan rem.
- Lutut : Secara ringan menekan tangki bahan bakar (tipe sport) atau membentuk sudut sekitar 110° .

- Kaki : Letakkan bagian tengah telapak kaki pada sandaran kaki, jari kaki menghadap ke depan, ibu jari kaki secara ringan berada di atas pedal rem dan pedal gigi.¹⁸

2.2.2 Saat Berkendara

1. Patuhi Rambu-rambu Lalu-lintas

Rambu-rambu lalu lintas dibuat untuk memberikan panduan keselamatan bagi pengguna jalan dan jangan lupa untuk selalu membawa SIM dan STNK demi kenyamanan berkendara.¹⁹

2. Berada Di Jalur Kiri

Gunakan selalu jalur kiri dan hati-hati dengan kemunculan kendaraan yang datang mendadak dari arah yang berlawanan. Jangan berkendara sepanjang sisi kanan jalan walaupun tidak ada kendaraan lain dari arah yang berlawanan (berkendara di sebelah kanan jalan akan menyebabkan tabrakan yang dapat mengakibatkan luka yang serius atau kematian).

3. Pengereman

Sangat penting untuk menggunakan rem depan dan belakang secara bersamaan. Rem depan harus dioperasikan sedikit lebih kuat dari rem belakang, karena rem depan lebih efektif daripada rem belakang.

4. Berpindah Jalur

Pengemudi yang hendak berpindah jalur, sangat penting untuk memberi tanda bagi pengendara lain ke arah yang dituju dengan menyalakan lampu sein tiga

¹⁸ Iriawan, Anggono. 2010. <http://www.astra-honda.com/index.php/safety/view/2> diakses pada 25 Mei 2011

¹⁹ Astra Honda Motor. 2010. www.astra-honda.com diakses pada 20 Mei 2011

detik sebelumnya. Pengendara harus memperhatikan kaca spion, terutama memeriksa kendaraan yang berada di belakangnya sebelum berpindah jalur.

Untuk berpindah jalur, marka jalan harus diperhatikan. Terdapat beberapa jenis marka jalan:

- a. Garis tunggal utuh: berfungsi sebagai larangan bagi kendaraan untuk melintasi garis tersebut.
- b. Garis putih tunggal putus-putus: garis yang membagi arus lalu lintas dan dapat dilintasi kendaraan untuk menyalip.
- c. Garis putih ganda, putus-putus dan utuh: kendaraan pada sisi garis utuh dilarang melintasi garis tersebut.
- d. Garis putih ganda utuh: Kendaraan dilarang melintasi garis tersebut untuk melewati kendaraan lain, untuk membelok, tidak pula untuk parkir berhadapan garis tersebut.
- e. Garis kuning utuh: Batas tepi perkerasan jalan. Memisahkan arus lalu lintas, sama dengan garis ganda utuh.²⁰

5. Melewati Persimpangan

Ketika belok ke kiri atau ke kanan dipersimpangan sangat penting untuk menyalakan lampu sein 30 meter sebelum mendekati persimpangan untuk memberikan tanda arah yang hendak dituju kepada pengguna jalan yang lain. Pastikan kondisi keamanan dan keadaan lalu-lintas di sekitar kendaraan (jangan hanya melihat kaca spion, karena kaca spion memiliki keterbatasan pandangan).

²⁰ PP No.43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan

6. Rintangan di Jalan Batu, kerikil, tanah atau lumpur dan pasir serta daun kering

Batu, kerikil, tanah atau lumpur dan pasir membuat permukaan jalan sangat licin dan dapat menyebabkan sepeda motor tergelincir dan jatuh. Untuk menghindarinya, kurangi kecepatan sebelumnya (pada permukaan jalan yang baik), hindari belok terlalu patah dan pengereman terlalu keras saat melalui kondisi jalan seperti ini.

7. Pejalan kaki yang menyeberang jalan

Ketika berkendara di jalan, pengendara motor harus selalu hati-hati tidak hanya pada pengendara yang lain di sekitarnya, tetapi juga perilaku dari pejalan kaki dan hewan.

8. Kondisi hujan

Jalan yang basah membuat jarak pengereman menjadi lebih jauh. Jaga jarak lebih panjang agar terhindar dari tabrak belakang. Saat berbelok juga harus dalam kecepatan yang lebih rendah daripada saat kita melewati dalam kondisi kering.²¹

9. Berkendara Dalam Pengaruh Minuman atau Obat-obatan

Kondisi tubuh dan mental yang tidak sehat karena pengaruh minuman beralkohol (contoh: minuman keras) dan obat-obatan (contoh: yang menyebabkan kantuk ataupun obat-obatan terlarang), dapat mengurangi konsentrasi dan reflek pada saat berkendara dan sangat berbahaya untuk keselamatan diri sendiri serta orang lain.

²¹ Abidin, Muhamad. 2007. *Tips Berkendara yang Nyaman Saat Musim Hujan*. <http://www.yamaha-motor.co.id/safety-riding/detail/read/tips-berkendara-yang-nyaman-saat-musim-hujan/> diakses pada 20 Mei 2011

10. Berkendara Pada Malam Hari

Sinaran lampu khususnya lampu depan memiliki keterbatasan penyinaran pada malam hari, oleh sebab itu tingkatkan kewaspadaan saat berkendara di malam hari.

11. Jalan dengan genangan air

Saat melewati genangan air, usahakan untuk mengurangi kecepatan karena genangan air membuat traksi ban berkurang. Jika kondisi lalu lintas disekitarnya memungkinkan, usahakan untuk menghindarinya karena kita tidak mengetahui sedalam apa genangan air tersebut.

12. Polisi tidur

Saat melewati polisi tidur, kurangi kecepatan dan lewati dengan posisi tegak lurus.

13. Jalan bergelombang atau berbatu – batu serta berlubang

Untuk melewati jalan seperti ini, gunakan gigi rendah dan melintas perlahan dengan hati-hati. Hindari memindah gigi dan berkendara dengan sedikit mengangkat pantat akan lebih memudahkan untuk menyeimbangkan kendaraan.

14. Melewati lempeng baja

Pada jalan yang sedang ada perbaikan gorong-gorong, kadang kita harus berjalan diatas lempeng baja contoh perlintasan kereta api/rel, penutup lubang saat perbaikan jalan dll. Jika kondisi basah dan sedikit berlumpur, lempeng baja akan menjadi sangat licin. Melintas dengan perlahan dan hati-hati.

15. Tumpahan oli

Oli yang tumpah di jalan sangat membahayakan karena dapat menghilangkan traksi ban, kemudi menjadi susah dikontrol. Saat melewati tumpahan oli, usahakan jangan sampai melewati dengan kondisi miring/berbelok. Lebih baik berjalan tegak lurus dan usahakan mengurangi kecepatan.

16. Barang Bawaan

Hindari membawa barang bawaan, atau barang yang dibawa ukurannya tidak lebih dari lebar setang motor dan tidak boleh lebih panjang dari jok motor. Barang yang dibawa tidak boleh melebihi tinggi bahu pengendara. Peletakan dari barang itu sendiri tidak boleh mengganggu tujuh *point* utama pose berkendara motor. Berat barang bawaan tidak boleh melebihi *load indeks* (daya angkut) yang tertera pada ban sepeda motor.

Selain mudah basah, barang bawaan juga dapat mengganggu diri sendiri serta pengendara motor lain. Sebaiknya menggunakan tas punggung atau diikat pada bagian jok belakang.

17. Berkendara Dengan Satu Tangan

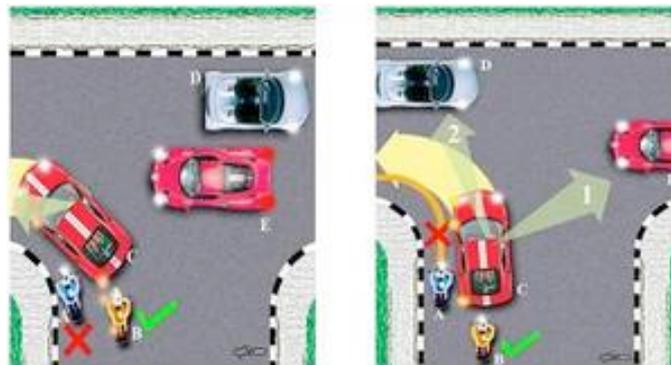
Tidak dibenarkan mengendarai sepeda motor dengan satu tangan (contoh: memegang payung untuk menghindari hujan atau sinar matahari), karena pengendara dapat dengan mudah kehilangan keseimbangan.

18. Teknik Berbelok

Kesadaran masing-masing pengemudi baik itu mobil dan motor terhadap aturan-aturan yang tidak tertulis, berkaitan dengan tata krama di jalan juga dapat berpengaruh terhadap tingkat terjadinya kecelakaan. Masalah yang timbul adalah tidak semua orang mempunyai kesadaran, pola berpikir, tata krama yang sama di jalan.

Berbelok pun terdapat hal-hal penting yang harus diperhatikan, sedangkan bila tidak berhati-hati tentu saja dapat mengakibatkan kecelakaan. Menurut Ohan Solihan *Maintenance Plan Staff PT. Yamaha Indonesia Motor MFG*, terdapat beberapa aturan tidak tertulis yang sebaiknya diingat selalu saat kita berkendara dengan motor yaitu:

a. Belok ke Kiri



Gambar 2.8 Belok ke Kiri

(www.yamaha-motor.co.id)

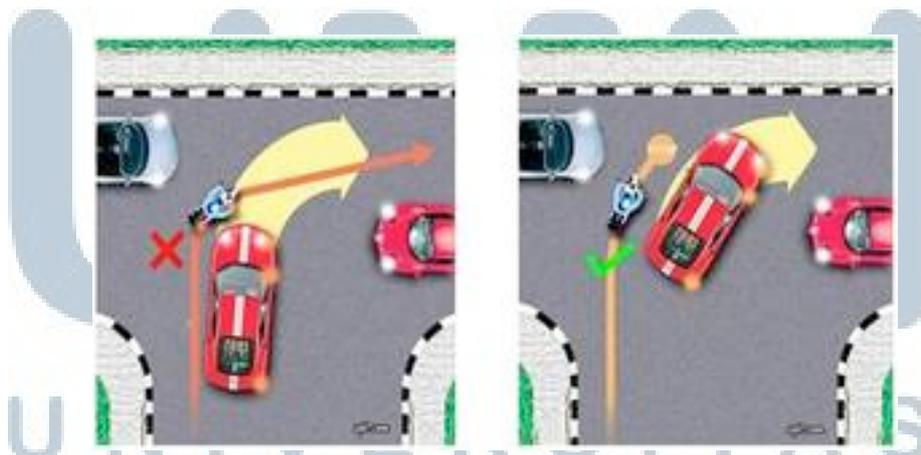
Sering terjadi saat mobil (C) akan berbelok ke kiri, tiba-tiba muncul sepeda motor (A) dari sisi kiri atau sisi dalam belokan. Beruntung apabila mobil (C) melihat ada sepeda motor tersebut di sisi kirinya, jika tidak, maka motor (A) akan terjepit oleh mobil tersebut.

Akan terjadi kecelakaan jika pengemudi mobil (C) yang akan berbelok ke kiri, pertama-tama akan berkonsentrasi melihat ke arah kanan (1) melihat adanya mobil lain dari arah kanan (E), kemudian dia akan melihat mobil dari arah kiri (2) (D) untuk mulai berbelok ke kiri.

Saat seperti itu umumnya pengemudi mobil tidak terpikir untuk melihat sisi kiri mobil apakah aman atau tidak. Sekalipun melihat spion, umumnya posisi sepeda motor yang menyelip masuk tidak terlihat karena masuk dalam sudut *blindspot* (sudut tidak terlihat oleh kaca spion).

Pengendara motor (B) posisinya benar, dia berjalan di belakang mobil yang sedang berbelok, sehingga aman. Pengendara motor (B) pun harus melihat kondisi jalan dari arah kanan, dan mengatur jarak dengan mobil di depannya saat berbelok.

b. Belok ke Kanan



Gambar 2.9 Belok ke Kanan

(www.yamaha-motor.co.id)

Sering terjadi juga, saat mobil akan masuk jalur di seberangnya pada suatu pertigaan, sepeda motor yang ikut berbelok dengan arah yang sama mengambil ruang gerak belok mobil. Hal ini sangat berbahaya apabila si pengendara mobil tidak melihat dan menginjak rem saat sepeda motor itu memotong jalurnya. Sebaiknya, pengendara motor menunggu mobil tersebut berbelok pada ruang geraknya dan tidak memotongnya.

c. Belok dan saling berhadapan



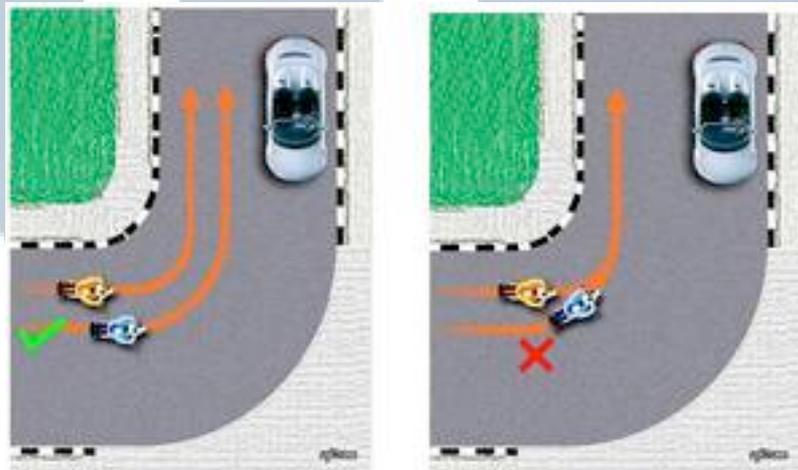
Gambar 2.10 Belok dan Saling Berhadapan

(www.yamaha-motor.co.id)

Pada jalan yang tidak terlalu ramai, sering terjadi motor atau mobil berbelok dengan mengambil jalur arah berlawanan saat memasuki pertigaan atau tikungan. Mobil atau motor yang akan memasuki tikungan atau pertigaan ini sebaiknya sempatkan untuk membunyikan klakson atau menyalakan lampu jauh (jika malam), agar pengendara lain mengetahui akan keberadaan mobil/motor yang keluar tikungan, sehingga dapat memperkecil kemungkinan terjadinya kecelakaan.

Sebaiknya tetaplah berjalan di jalur masing-masing. Bayangkan ada garis pembatas jalur (imajiner) yang tidak boleh kita langgar saat berbelok, juga perlu berhenti, sebelum berbelok apabila ada kendaraan lain dari arah berlawanan yang akan lurus (C), sehingga aman.

d. Belok Beriringan



Gambar 2.11 Belok Beriringan

(www.yamaha-motor.co.id)

Kecelakaan antar sesama sepeda motor sering terjadi saat memasuki tikungan. Ketika salah satu pengendara motor menyusul memasuki tikungan dan mengambil jalur belok sepeda motor di belakangnya, apabila pengendara yang dibelakang tidak sigap akan terjadi kecelakaan. Sebaiknya tetaplah berbelok di jalurnya, bayangkan garis belokan yang akan kita lalui maupun yang akan dilalui oleh pengendara di dekat kita, sehingga kita tidak mengambil jalur beloknya.²²

²² Solihan, Ohan. 2009. *Belok Bukan Sembarang Belok*. <http://www.yamaha-motor.co.id/safety-riding/detail/read/belok-bukan-sembarang-belok/> diakses pada 25 Mei 2011

2.3 REMAJA

Berdasarkan atas fakta-fakta yang telah disebutkan yaitu bahwa kebanyakan dari pelaku pelanggaran dan korban kecelakaan lalu lintas adalah remaja, maka yang menjadi sasaran utama dalam *Social Campaign* ini adalah remaja.

2.3.1 Usia Remaja

Sarlito berpendapat bahwa di Indonesia tidak ada profil remaja yang seragam dan berlaku nasional. Masalahnya adalah Indonesia terdiri dari berbagai suku bangsa, adat istiadat, dan tingkatan sosial ekonomi dan pendidikan.

Sebagai pedoman umum, batasan usia remaja Indonesia adalah 11-24 tahun dan belum menikah. Pertimbangan-pertimbangannya adalah sebagai berikut:

- a. Usia 11 tahun adalah usia yang pada umumnya tanda-tanda seksual sekunder mulai tampak (kriteria fisik).
- b. Pada banyak masyarakat Indonesia, usia 11 tahun sudah dianggap akil balig, baik menurut adat maupun agama sehingga masyarakat tidak lagi memperlakukan mereka sebagai anak-anak (kriteria sosial).
- c. Pada usia tersebut, mulai ada tanda-tanda penyempurnaan perkembangan jiwa: seperti tercapainya identitas diri (*ego identity*), tercapainya fase genital dari perkembangan kognitif maupun moral.
- d. Batas usia 24 tahun merupakan batas maksimal untuk memberi peluang bagi mereka yang sampai batas usia tersebut masih menggantungkan diri pada orang lain, belum mempunyai hak-hak penuh sebagai orang dewasa (secara tradisi). Golongan ini cukup banyak terdapat di Indonesia, terutama di

kalangan masyarakat kelas menengah ke atas yang mempersyaratkan berbagai hal (terutama pendidikan) untuk mencapai kedewasaan.

- e. Status perkawinan sangat menentukan karena arti perkawinan masih sangat penting dalam masyarakat Indonesia. Seorang yang sudah menikah pada usia berapa pun dianggap dan diperlakukan sebagai orang dewasa penuh, baik secara hukum maupun dalam kehidupan sosial.²³

2.3.2 Karakteristik Remaja

Gunarsa merangkum beberapa karakteristik remaja yang dapat menimbulkan berbagai permasalahan pada diri remaja, yaitu:

1. Kecanggungan dalam pergaulan dan kekakuan dalam gerakan.
2. Ketidakstabilan emosi.
3. Adanya perasaan kosong akibat perombakan pandangan dan petunjuk hidup.
4. Adanya sikap menentang dan menantang orang tua.
5. Pertentangan di dalam dirinya sering menjadi pangkal penyebab pertentangan-pertentangan dengan orang tua.
6. Kegelisahan karena banyak hal diinginkan tetapi remaja tidak sanggup memenuhi semuanya.
7. Senang bereksperimentasi dan bereksplorasi
8. Mempunyai banyak fantasi, khayalan, dan bualan.
10. Kecenderungan membentuk kelompok dan kegiatan berkelompok.²⁴

²³ Fatimah, Enung. 2008. *Psikologi Perkembangan*. Bandung: CV Pustaka Setia. Hal 170-171

²⁴ Asrori, Adib. 2009. *Psikologi Remaja, Karakteristik dan Permasalahannya*. <http://netsains.com/2009/04/psikologi-remaja-karakteristik-dan-permasalahannya/> diakses pada 20 Mei 2011

2.4 GRAPHIC DESIGN

Dalam buku *Visual Communication in Digital Design Graphic*, Park Ji Young menyatakan bahwa *Graphic Design* atau biasa disebut Desain grafis adalah jenis komunikasi visual yang merupakan suatu proses mengatur dan memanipulasi elemen-elemen desain, seperti teks, warna, dan gambar, dalam rangka untuk menyampaikan pesan afektif secara visual. Seorang desainer grafis selalu peduli tentang bagaimana target pengguna melihat dan memahami hasil desain visual, karena berkomunikasi dengan orang-orang di tingkat visual saja.

Memahami siapa pengguna target dan apa yang mereka inginkan adalah prosedur yang paling penting dalam proses desain dan menyarankan kepada para desainer bagaimana cara berkomunikasi secara efektif dalam menjelaskan fungsi dan pesan dari desain yang dibuat. Oleh karena itu, adil rasanya untuk mengatakan bahwa proses desain grafis adalah semua tentang target pengguna dan syarat dalam komunikasi visual.²⁵

Yongky Safanayong (2006) dalam bukunya *Desain Komunikasi Visual Terpadu* menyebutkan fungsi dari desain grafis yaitu:

1. Untuk memberitahu atau memberi informasi (*to inform*), mencakup: menjelaskan, menerangkan dan mengenalkan.
2. Untuk memberi penerangan (*to enlighten*), mencakup: membuka pikiran dan menguraikan.

²⁵ Ji Young, Park. 2007. *Visual Communication in Digital Design*. Korea: YoungJin.com Inc. Hal 10

3. Untuk membujuk (*to persuade*), mencakup: menganjurkan (umumnya dalam periklanan), komponen-komponennya termasuk kepercayaan, logika, dan daya tarik.²⁶

Huxley mengemukakan tahapan-tahapan dalam melihat desain melalui sebuah proses visual:

1. Tahap pertama untuk dapat melihat dengan jelas adalah *sense*. *Sense* berarti membiarkan cukup cahaya masuk ke mata agar dapat melihat objek-objek sekeliling.
2. Tahap kedua, Huxley menseleksi suatu unsur tertentu dari bidang visi, menseleksi berarti mengisolasi dan melihat bagian tertentu suatu adegan dari bidang luas *sensing*, bahwa mengisolasi itu adalah hasil kombinasi pencahayaan dan fokus mata dengan fungsi otak tingkat tinggi. Jadi, seleksi adalah suatu tindakan intelektual, seleksi berarti lebih dari melihat dan mulai proses pengelompokan obyek-obyek. Kita menseleksi obyek secara individual, kita memakai mata untuk memfokus aktifitas mental pada suatu obyek kecil yang terpisah dari yang lain.
3. Tahap akhir dari proses ini adalah pemahaman, yaitu kita harus mengerti apa yang diseleksi, untuk memproses gambar secara mental pada kesadaran yang lebih mendalam, artinya fokus pada subyek dengan maksud mencari makna dan tidak sekedar observasi. Dengan

²⁶ Safanayong, Yongky. 2006. *Desain Komunikasi Visual Terpadu*. Jakarta: Arte Intermedia. Hal 3

proses mental tertentu dapat diisolasi, menganalisa pesan visual untuk mencari gambar. Bila gambar menjadi bermakna, maka akan menjadi bagian dari daya ingat jangka panjang kita.²⁷

2.5 SOCIAL CAMPAIGN

Social Campaign atau Kampanye Sosial ditunjukkan bagi masyarakat luas. Kampanye menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia berarti suatu gerakan (tindakan) serentak (untuk melawan, mengadakan aksi). Sedangkan sosial adalah semua hal yang berkenaan dengan masyarakat. Jadi kampanye sosial, merupakan suatu gerakan yang dilakukan untuk mengubah perilaku sesuatu yang berkenaan dengan kelompok masyarakat agar menuju ke arah tertentu sesuai dengan gerakan yang dilaksanakan oleh pembuat kampanye.

Yongky Safanayong dalam buku *Desain Komunikasi Visual Terpadu* mengartikan kampanye sebagai suatu kegiatan promosi, komunikasi atau rangkaian pesan terencana yang khususnya spesifik atau untuk memecahkan masalah kritis, bisa masalah komersial, bisa juga masalah non komersial, seperti masalah sosial, budaya, politik, lingkungan hidup/ekologi.²⁸

Tujuan utama dari sebuah kampanye sosial adalah untuk diarahkan kepada sasaran yang ditargetkan, meliputi kesadaran, pengertian, keyakinan dan bertindak dalam waktu yang singkat.

²⁷ *Ibid.* Hal 24

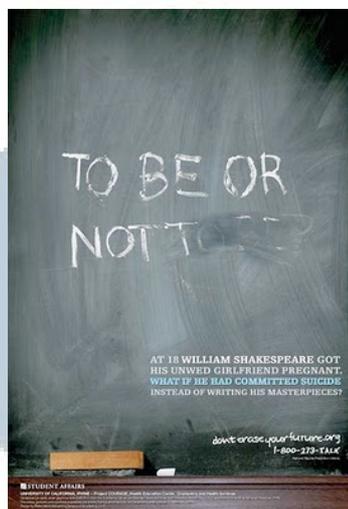
²⁸ *Ibid.* Hal 71

Kampanye tentang kegiatan yang akan dan sedang dilakukan pada dasarnya merupakan upaya sosialisasi, yang dapat dilakukan melalui berbagai saluran komunikasi yang potensial yang mencakup media masa baik yang tergolong *big media* seperti surat kabar, majalah, radio, konferensi pers, dan TV ataupun *small media* seperti leaflet, poster, saluran komunikasi kelompok dan komunikasi antar pribadi, serta penyelenggaraan acara khusus.²⁹

Yongky Safanayong menyampaikan, komponen/media dalam kampanye berupa:

1. Poster.

Poster adalah media gambar yang memiliki sifat persuasif tinggi karena menampilkan suatu persoalan (tema) yang menimbulkan perasaan kuat terhadap publik.³⁰



Gambar 2.12 Contoh Media Poster

(<http://dkv-unpas.blogspot.com/2007/12/kampanye-sosial-bunuh-diri.html>)

²⁹ Kantor Menteri Negara Lingkungan Hidup Penyunting Jonny Purba. 2002. *Pengelolaan Lingkungan Sosial*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia. Hal. 127-128

³⁰ Simamora, Roymond H. 2008. *Buku Ajar Pendidikan dalam Keperawatan*. Jakarta: Penerbit Buku Kedokteran EGC. Hal 70

2. *Advertising*: majalah, TV, radio, surat kabar, *billboards*, transit.

Advertising adalah komunikasi tidak langsung yang dibayar, digunakan oleh sponsor tertentu untuk menyampaikan kepada orang-orang mengenai sebuah produk.³¹



Gambar 2.13 Contoh Media Iklan pada Majalah

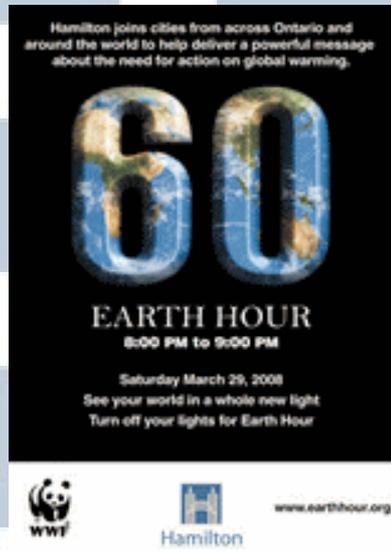
(<http://effectsofnewmediaadvertising.blogspot.com/>)

3. *Public relations*: event, publisitas event, *news releases*, *newsletter*.

Public relations adalah proses interaksi dimana *public relation* menciptakan opini publik sebagai input yang menguntungkan kedua belah pihak, dan menanamkan pengertian, menumbuhkan motivasi dan

³¹ Griffin, Ricky W dan Ronald J. Ebert. 2007. *Bisnis*. Jakarta: Penerbit Erlangga. Hal. 368

partisipasi publik, bertujuan menanamkan keinginan baik, kepercayaan saling adanya pengertian, dan citra yang baik dari publiknya.³²



Gambar 2.14 Contoh Media Pubsitas *Event*

(<http://va-riza.blogspot.com/2010/04/earth-hour-matikan-listrik-1-jam-saja.html>)

4. *Internet / interactive: websites, internet advertising, search engine marketing, customer relationship marketing, online & CD-Rom interactive program and games.*

Internet / interactive adalah proses marketing sebuah barang atau jasa melalui internet.³³

³² Tunggal, Amin Widjaja. 2001. Public Relation: *Definisi, Fungsi dan Tujuan Public Relation*. <http://jurnal-sdm.blogspot.com/2009/07/public-relation-definisi-fungsi-dan.html> diakses pada 30 Juli 2011

³³ Zaki, Ali dan SmitDev Community. 2008. *7 CMS Pilihan untuk Internet Marketing*. Jakarta: PT Elex Media Komputindo. Hal 2



Gambar 2.15 Contoh Media Internet

(<http://peoplemeetme.com/aplikasi-fan-page-untuk-facebook-terbaik.html>)

5. *Direct marketing: database marketing, direct mail (letters, cards, dimensional mailers), fulfillment (mailing information or merchandise).*

Direct marketing adalah sistem pemasaran yang menggunakan saluran langsung untuk mencapai konsumen dan menyerahkan barang dan jasa kepada konsumen tanpa melalui perantara pemasaran, untuk menghasilkan tanggapan dan/atau transaksi yang dapat diukur pada suatu lokasi.³⁴



Gambar 2.16 Contoh Media Direct Mail

(<http://www.mustlovecoupons.com/2011/06/15/shop-it-to-me-proof-that-free-things-do-come-in-the-mail/>)

³⁴ Suyanto, M. 2007. *Marketing Strategy: Top Brand Indonesia*. Yogyakarta: Andi Offset. Hal 219

6. Selebaran / *pamphlet* / *flyer*.³⁵

Selebaran adalah media berbentuk selebar kertas yang diberi gambar dan tulisan yang berukuran kecil dan praktis dibawa.³⁶



Gambar 2.17 Contoh Media *Flyer*

(feed://amwantoro.blogspot.com/feeds/posts/default?orderby=updated)

Sebagai sebuah contoh kampanye sosial, di Indonesia terdapat sebuah kampanye sosial dari *Lifebuoy* yang berjudul *Lifebuoy Berbagi Sehat*. Maksud utama dari kampanye ini adalah untuk mengajak penduduk Indonesia untuk hidup lebih sehat. Salah satu bentuk dari kampanye ini adalah program untuk cuci tangan pakai sabun.

³⁵ *Op.cit.* Hal 72

³⁶ *Loc.cit.* Hal 70



Gambar 2.18 Logo Kampanye Berbagi Sehat

(<http://cucitanganpakaisabun.blogspot.com/>)

Berdasarkan data dari Subdit Diare Departemen Kesehatan RI (tahun 2003), di Indonesia penyakit diare masih menjadi penyebab kematian nomor dua pada balita, nomor tiga pada bayi, dan nomor lima pada semua umur. Berdasarkan kajian WHO, cuci tangan menggunakan sabun dapat mengurangi angka diare hingga 47%. Artinya, sekitar satu juta anak di dunia dapat diselamatkan tiap tahun dengan cuci tangan.

Program ini bertujuan bahwa masyarakat umum tidak hanya sebagai target konsumen melainkan sebagai partner yang dapat diharapkan menjadi agen perubahan perilaku hidup bersih dan sehat di lingkungan masing-masing. *Lifebuoy* di Indonesia bekerjasama dengan Departemen Kesehatan merayakan Hari Cuci Tangan Pakai Sabun Sedunia Pertama (HCTPS) di empat kota, Jakarta (Wisma Aldiron, Pancoran), Bandung (Lapangan Gasibu), Yogyakarta (Alun-alun Kota), dan Malang (Stadion Kanjuruhan). Kegiatan ini diikuti oleh lebih dari 40,000 siswa sekolah dasar dan orang tua. UNICEF, juga merupakan salah satu mitra dalam KPS-CTPS, yang menyelenggarakan kegiatan serupa di 22

kabupaten, di enam propinsi.

Perayaan HCTPSS ditandai dengan kegiatan cuci tangan secara serentak oleh siswa sekolah dasar, orang tua dan kader posyandu, selain itu juga menampilkan berbagai hiburan, bazar dan games di lokasi-lokasi acara. Sementara itu aktivitas *post event*-nya adalah pelaksanaan kampanye cuci tangan pakai sabun selama tiga bulan di masing-masing sekolah-sekolah yang berpartisipasi.³⁷ Kampanye *Berbagi Sehat* membuat *Lifebuoy* dapat menguasai pasar sabun hingga 23%.

2.6 WARNA

Warna adalah salah satu faktor yang paling penting dari keberhasilan dalam komunikasi visual. Memilih dan menerapkan warna yang sesuai dalam proses desain memerlukan banyak waktu dan usaha.

Warna merupakan salah satu faktor yang sangat berpengaruh, karena dapat mempengaruhi keseluruhan proses desain dan bahkan mungkin mengubah desain *layout* dalam berbagai cara. Warna sendiri dapat mengubah *mood* dan pesan desain dari desain itu sendiri.

Warna dapat berisi identitas kritis suatu objek, dan warna menyampaikan pesan-pesan mereka sendiri. Begitu pula seperti yang ada pada rambu lalu lintas. Setiap warna pada tanda atau rambu di jalan menunjukkan pesannya secara jelas,

³⁷ Lifebuoy. 2008. *Hari Cuci Tangan Pakai Sabun Sedunia*. <http://www.lifebuoy.co.id/berita.htm> diakses pada 24 Juni 2011

seperti rambu arah, rambu peringatan, dan rambu batas kecepatan. Karena penggunaan warna, pengemudi bisa membedakan pesan tanda di pandangan pertama. Dalam hal ini, kuning memberikan sebuah peringatan. Warna dari rambu-rambu lalu lintas adalah hasil atau bentuk norma sosial dari lingkungan sekitar dan dimaksudkan sebagai sarana menyampaikan pesan normatif.³⁸

Warna dapat memisahkan satu obyek dari orang lain untuk mudah menarik perhatian orang yang melihatnya. Warna yang berbeda dapat menciptakan suasana hati yang berbeda, serta menciptakan efek yang berbeda pula.³⁹

2.6.1 Penggolongan Warna

Marian L. David dalam bukunya *Visual Design in Dress* (1980), menggolongkan warna menjadi dua, warna eksternal dan internal. Warna eksternal adalah warna yang bersifat fisika dan faali, sedangkan warna internal adalah warna sebagai persepsi manusia, bagaimana manusia melihat warna kemudian mengolahnya di otak dan cara mengekspresikannya.⁴⁰

Warna merah memiliki efek emosional paling tajam dibandingkan dengan warna lainnya. Havelock Ellis pada artikelnya *Psychology of Red* dalam *Popular Science* mengatakan bahwa pada spektrum warna, merah itu timbul paling bawah, tetapi munculnya pada mata kita adalah paling cepat dan kuat.

³⁸ Ji Young, Park. 2007. *Visual Communication in Digital Design*. Korea: YoungJin.com Inc. Hal 90

³⁹ *Ibid.* Hal 23

⁴⁰ Yulianti, Ana. 2008. *Bekerja Sebagai Desainer Grafis*. Jakarta: Esensi Erlangga Group. Hal. 79

Maitland Graves dalam bukunya yang berjudul *The Art of Color and Design* (1951), menyatakan warna yang disukai oleh orang dewasa mempunyai urutan seperti berikut:

- Merah
- Biru
- Ungu
- Hijau
- Jingga
- Kuning

Sedangkan hasil penelitian yang dikenakan kepada praremaja (Usia 11-17 tahun) dan pascaremaja (17 tahun sampai 24 tahun) menurut F. S. Breeds dan S. E. Katz. Adalah:

1. Warna merah lebih populer untuk wanita dan warna biru lebih populer untuk pria.
2. Sebagian peneliti berkesimpulan bahwa wanita lebih sensitif terhadap warna daripada pria. Hal tersebut mungkin dikarenakan lebih banyak pria yang buta warna dibandingkan dengan wanita.
3. Warna murni dan hangat disukai untuk ruangan sempit sementara warna pastel disukai untuk ruangan yang luas.

Kombinasi warna-warna yang disukai adalah:

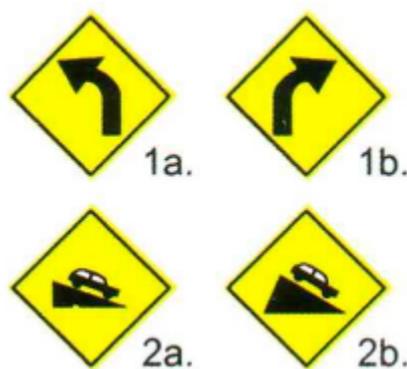
1. Warna-warna kontras atau komplemen.
2. Warna selaras analog atau nada.
3. Warna monokromatik.⁴¹

2.6.2 Warna Pada Rambu Lalu Lintas

Rambu di Indonesia memiliki empat tipe pengelompokan rambu lalu lintas. Pengelompokan ini digolongkan berdasarkan jenis pesan yang disampaikan yaitu:

1. Rambu Peringatan

Warna yang dominan pada rambu ini adalah kuning pada bagian warna dasar dan hitam pada bagian gambarnya. Rambu ini berisi tentang peringatan-peringatan bagi para pengendara bermotor. Rambu ini berfungsi untuk memperingatkan para pengendara bermotor agar berhati-hati saat berkendara, dan terdapat di daerah rawan atau jalanan yang tengah rusak.



Gambar 2.19 Rambu Peringatan

(<http://asrian.wordpress.com/2008/01/22/rambu-lalu-lintas/>)

⁴¹ *Ibid.* Hal 80

2. Rambu Petunjuk

Rambu ini umumnya memiliki warna hijau sebagai dasar dan putih untuk bagian tulisan. Rambu ini berfungsi untuk memberikan petunjuk arah pada para pengguna jalan agar tidak tersesat. Rambu petunjuk pada umumnya juga disertai jarak yang harus ditempuh untuk mencapai tujuan.



Gambar 2.20 Rambu Petunjuk

(<http://www.19hn.com/products/7/0/Rambu-Petunjuk/>)

3. Rambu Larangan

Warna yang dominan pada rambu ini adalah merah pada bagian kelilingnya dengan putih sebagai warna dasar dan warna hitam pada bagian gambar.

Rambu ini berfungsi untuk melarang para pengguna jalan. Larangan yang diberikan tentu saja berguna dan penting. Seperti dilarang berhenti, dilarang parkir, dilarang belok, serta dilarang balik arah.

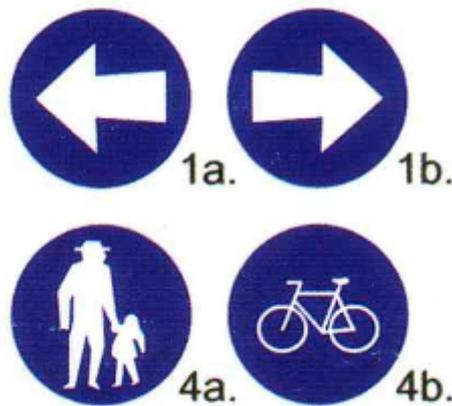


Gambar 2.21 Rambu Larangan

(<http://asrian.wordpress.com/2008/01/22/rambu-lalu-lintas/>)

4. Rambu Perintah

Rambu ini memiliki warna biru sebagai warna dasar dan putih sebagai warna pada bagian gambar. Rambu ini berfungsi untuk memerintah para pengguna jalan.⁴²



Gambar 2.22 Rambu Perintah

(<http://asrian.wordpress.com/2008/01/22/rambu-lalu-lintas/>)

⁴² Ahira, Anne. 2011. *Rambu-rambu Lalu Lintas: Peraturan di Jalanan*. <http://www.anneahira.com/rambu-rambu-lalu-lintas.htm> diakses pada 1 Juni 2011

Untuk rambu lalu lintas sendiri memiliki beberapa persyaratan sebagai berikut:

a. Tinggi

Ketinggian penempatan rambu pada sisi jalan minimum 1,75 meter dan maksimum 2,65 meter diukur dari permukaan jalan sampai dengan sisi daun rambu bagian bawah, atau papan tambahan bagian bawah apabila rambu dilengkapi dengan papan tambahan.⁴³

b. Ukuran

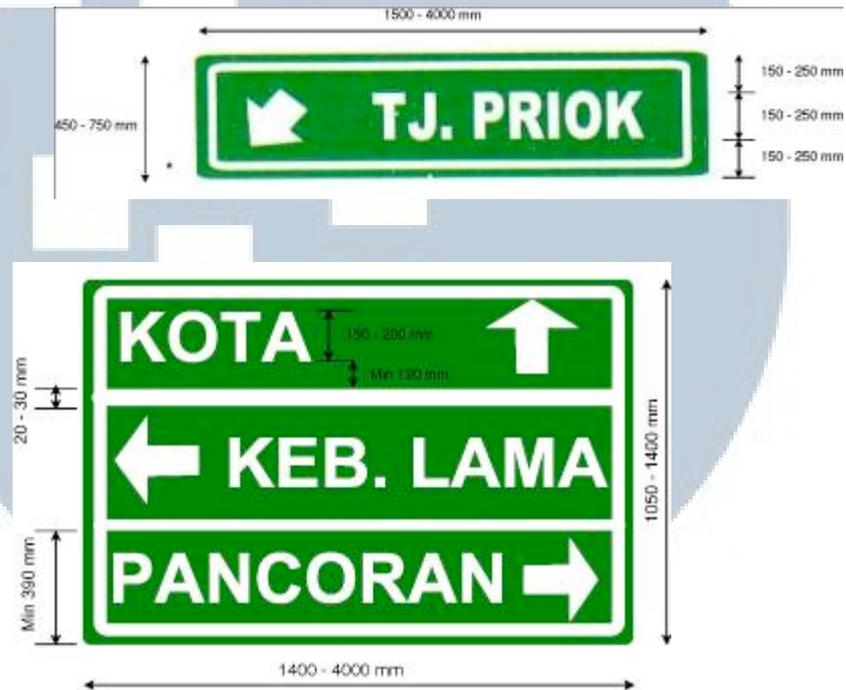
Ukuran	Kecepatan (Km/Jam)	(mm)
Sangat Kecil	Dalam kondisi tertentu	450
Kecil	< sampai dengan 60	600
Sedang	61-80	750
Besar	>80	900

Tabel 2.2 Ukuran Rambu Perintah, Larangan dan Peringatan



⁴³ Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. *Panduan Penempatan Fasilitas Perlengkapan Jalan*.

Untuk rambu petunjuk memiliki tinggi satuan sekitar 450-750 mm dan besar tulisan 150-200 mm.



Gambar 2.23 Ukuran Rambu Petunjuk

(Panduan Penempatan Fasilitas Perlengkapan Jalan)

UMN
UNIVERSITAS
MULTIMEDIA
NUSANTARA