



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 III

METODOLOGI DATA

3.1. Gambaran Umum Data Primer

Untuk mendapatkan data yang dapat mendukung pelaksanaan kampanye, penulis melakukan wawancara dengan beberapa narasumber yang secara langsung atau tidak langsung terlibat dalam terjadinya fenomena pelanggaran pengendara motor ini. Wawancara penulis pilih untuk mendapatkan informasi yang mendalam tentang permasalahan yang terjadi dan untuk dapat mencari tahu strategi apa yang dapat dilakukan dalam pelaksanaan kampanye. Yang dijadikan narasumber oleh penulis meliputi pengendara motor, pejalan kaki, koalisi pejalan kaki. Selain wawancara penulis juga melakukan observasi guna merasakan dan melihat langsung pelanggaran yang terjadi.

3.1.1. Wawancara

Wawancara penulis lakukan kepada beberapa narasumber yaitu pengendara motor, pejalan kaki, dan koalisi pejalan kaki. Wawancara penulis lakukan terhadap 10 pengendara motor dan 10 pejalan kaki. Wawancara kepada pengendara motor penulis lakukan di bengkel Honda Palem Sem, Tangerang dan wawancara kepada pejalan kaki penulis lakukan di trotoar yang terletak di Jalan Pasar Baru, Jakarta. Penulis juga melakukan wawancara sumber ahli yaitu Bapak

Alfred Sitorus selaku kepala Koalisi Pejalan Kaki.

a. Wawancara Pejalan Kaki

Pada tanggal 21 Oktober 2015 penulis melakukan survey di jalan Pasar Baru, Jakarta. Penulis melakukan wawancara singkat kepada pejalan kaki yang sedang berjalan di trotoar yang tidak jarang harus menghindar karena di trotoar juga



Gambar 3.1. Wawancara penulis dengan pejalan kaki

banyak motor yang lalu lalang. Dari 20 pejalan kaki yang penulis tanyakan, semuanya menyatakan bahwa mereka merasa terganggu dengan masuknya pengendara motor ke trotoar. Contohnya bapak Agus, yang sedang berjalan di trotoar menyatakan bahwa ia merasa terganggu akan masuknya pengendara motor ke trotoar. Beliau menambahkan bahwa pernah suatu kali beliau mendapati pengendara motor membunyikan klakson berkali-kali kepada dirinya, beliau tidak

mempedulikan bunyi klakson pengendara motor tersebut dan terus saja berjalan, menurut beliau trotoar merupakan hak mutlak pejalan kaki. Seperti bapak Agus, Ibu Dila yang sedang berjalan di trotoar juga menyatakan bahwa dirinya merasa risih dengan pengendara motor yang masuk trotoar. Ia bahkan dengan kesalnya menceritakan kepada penulis bahwa sesaat sebelumnya ia diteriaki pengendara motor karena pengendara motor merasa dihalangi oleh Ibu Dila yang sedang berjalan. Ibu Dila menambahkan kalau saja ada polisi yang berjaga atau ada kegiatan edukasi seperti di *reality show* salah satu televisi swasta tentang aksi kepolisian, pasti pengendara motor tidak seberani itu masuk trotoar.

Dari hasil wawancara penulis dengan beberapa pejalan kaki penulis simpulkan bahwa semua pejalan kaki merasa resah dengan pengendara motor yang menggunakan trotoar sebagai jalur berkendara.

b. Wawancara Pengendara Motor



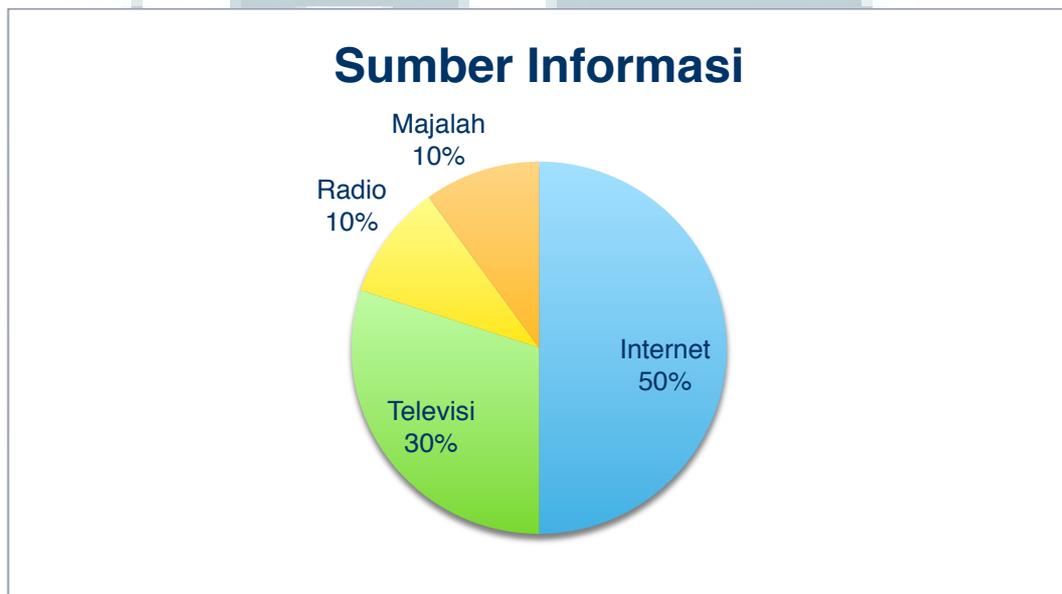
Gambar 3.2. Wawancara penulis dengan pengendara motor

Pada tanggal 27 Oktober 2015 penulis melakukan wawancara kepada 10 pengendara motor. Tempat yang dipilih penulis untuk melakukan wawancara adalah di bengkel honda Palem Semi, Tangerang. Bengkel motor penulis pilih karena di bengkel para pengendara motor memiliki waktu yang cukup panjang dalam menunggu selesainya proses servis motor mereka. Waktu ini penulis pilih dengan harapan pengendara motor lebih bersedia diwawancarai karena sedang tidak mengendarai motornya. Penulis mengambil kesimpulan dari survey sebelumnya, kalau ingin mendapatkan wawancara yang lebih mendalam tidak bisa penulis lakukan di jalan, saat pengendara motor sedang mengendarai motornya karena mereka sedang menuju suatu tempat dan akan sulit menghentikan dan membuat mereka bersedia diwawancarai. Penulis pun merasa tindakan wawancara mendalam di jalan terasa kurang etis karena akan menyebabkan memperburuk kemacetan di trotoar, yang sudah terjadi di badan jalan.

Sehari sebelumnya, penulis pergi ke bengkel honda tersebut untuk meminta izin dari kepala bengkel, Bapak Cecep. Bapak Cecep yang diberi penjelasan oleh penulis pun dengan mudahnya mengizinkan penulis melakukan wawancara, bahkan menawarkan untuk tidak segan memintanya untuk menjadi narasumber, jika diperlukan.

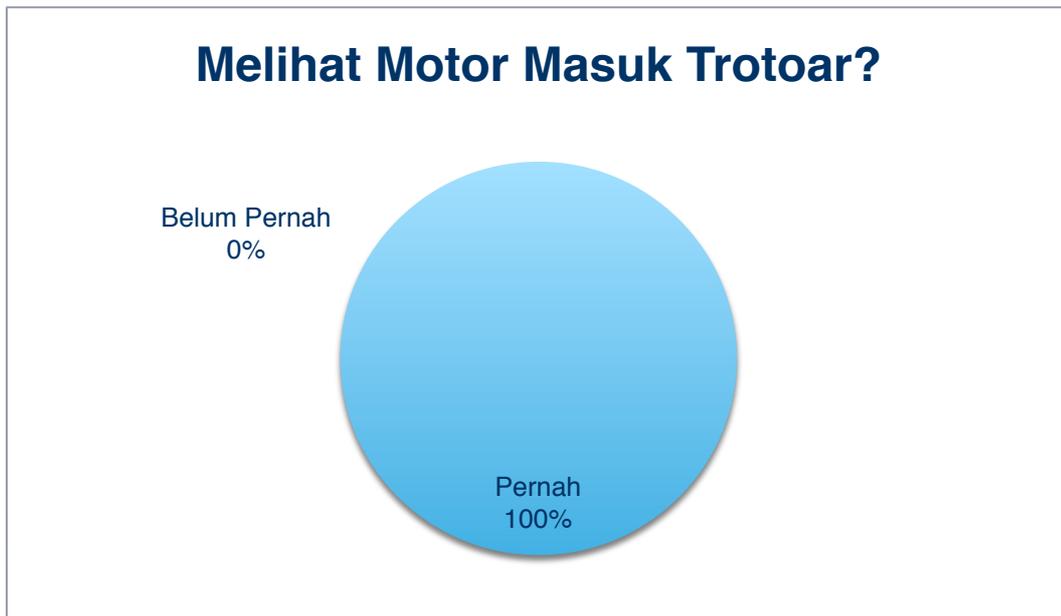
Proses wawancara penulis lakukan dengan mendatangi *customer* yang sedang menunggu di ruang tunggu bengkel. Ada kurang dari 10 orang yang menunggu saat itu. Penulis langsung mendatangi satu-satu *customer* yang sedang menunggu, lalu saat semua sudah ditanyai penulis menunggu *customer* lain untuk datang

sampai akhirnya penulis sudah mewawancarai 10 orang pengendara motor. Sebelum mewawancarai pengendara motor, penulis menanyakan apakah mereka pernah mengendarai motor ke Jakarta, dan apakah mereka pernah mengalami kemacetan saat ke Jakarta. Untuk menentukan apakah narasumber masuk kualifikasi.



Gambar 3.3. Diagram pertanyaan 1

Dari hasil wawancara yang penulis lakukan ke 10 pengendara motor dengan rentan usia 18-43 tahun, penulis mendapati bahwa sebanyak 5 orang menggunakan internet sebagai media utama untuk mendapatkan informasi, 3 orang dari tv, 1 orang dari koran, dan 1 orang dari radio.



Gambar 3.4. Diagram pertanyaan 2



Gambar 3.5. Diagram pertanyaan 3

Lalu dari 10 narasumber, semua pernah melihat pelanggaran motor masuk trotoar, namun hanya 7 orang yang mengaku pernah masuk trotoar.

Menurut para narasumber hal pendorong pelanggaran yang dilakukan pengendara motor adalah karena ingin lebih cepat sampai, buru-buru, dan menghindari macet. Menariknya saat mereka ditanya kalau anggota keluarga mereka yang haknya di trotoar di rampas, mereka akan menentang, dan membela anggota keluarga mereka. Hasil wawancara berikutnya, 9 orang dari mereka tidak pernah melihat ada polisi yang menjaga agar trotoar tidak dimasuki pengendara motor, hanya 1 yang pernah melihat.

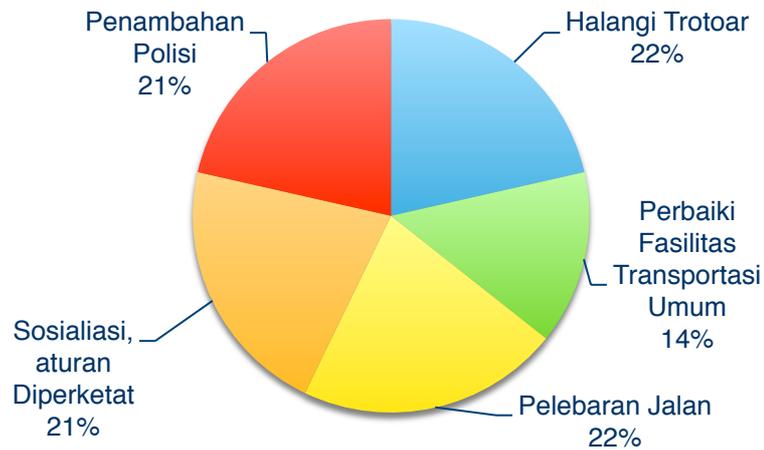
UMMN

Pernah melihat polisi dekat trotoar?



Gambar 3.6. Diagram pertanyaan 4

Solusinya?



Gambar 3.7. Diagram pertanyaan 5

Lalu untuk solusi, mereka berpendapat agar trotoar dihalangi (pagar, pot tanaman, trotoar ditinggikan), perbanyak transportasi massal, pelebaran jalan, perbanyak sosialisasi, aturan yang diperketat, serta perbanyak aparat yang menjaga trotoar.

Dari hasil wawancara dengan pengendara motor, penulis mendapati bahwa dari rentan usia 18-43 tahun, sebagian besar menggunakan media internet sebagai sumber pencari informasi. Semua narasumber pernah melihat pelanggaran motor masuk trotoar, sebagian besar pernah melakukan pelanggaran dengan alasan agar lebih cepat, namun seluruh narasumber menentang pelanggaran saat pejalan kaki yang dirugikan adalah anggota keluarga mereka. Sebagian besar narasumber juga mengaku tidak pernah melihat polisi berjaga di dekat trotoar. Menurut mereka solusi untuk mengatasi masalah ini adalah dengan menghalangi trotoar, pelebaran jalan, sosialisasi peraturan, dan perbanyak polisi di jalan.

Dari hasil wawancara penulis dengan para pengendara motor, penulis mendapati bahwa semua pengendara motor pernah melihat pengendara motor lain masuk ke trotoar, dan hampir semua pernah melakukan hal tersebut. Penulis juga mendapati bahwa media yang paling banyak digunakan sebagai sumber informasi adalah internet, yaitu sosial media (contoh : *facebook*) dan *website* berita (contoh : *detik.com*). Alasan yang digunakan pengendara motor yang melanggar adalah karena ingin cepat sampai, karena dengan mengikuti peraturan berarti lebih lama sampai ke tujuan. Dan hampir semua menyatakan bahwa tidak pernah melihat aparat kepolisian yang menjaga agar pengendara motor tidak menggunakan trotoar, bahkan malah membiarkan. Untuk solusi, pengendara motor menyatakan

bahwa trotoar harus dihalangi, melebarkan jalan, memperbaiki fasilitas mobilitas umum, penambahan aparat keamanan, yang semua adalah solusi yang hanya dapat dilakukan oleh pemerintah.

c. Wawancara Koalisi Pejalan Kaki



Gambar 3.8. Foto penulis dengan Alfred Sitorus, kepala Koalisi Pejalan Kaki

Pada tanggal 14 September 2015, penulis pergi menemui Alfred Sitorus selaku kepala dari komunitas Koalisi Pejalan Kaki. Proses wawancara penulis lakukan di kantor Koalisi Pejalan Kaki yang terletak di gedung sarinah lantai 12, Jl. M. H. Thamrin No. 11, Jakarta Pusat, DKI Jakarta. Wawancara penulis lakukan untuk



Gambar 3.9. Wawancara penulis dengan Alfred Sitorus, kepala Koalisi Pejalan Kaki

mendapatkan informasi mengenai apakah pelanggaran hak pejalan kaki benar terjadi dan pihak mana saja yang melakukan pelanggaran. Berdasarkan penuturan bapak Alfred, pejalan kaki seakan dianaktirikan oleh pemerintah. Pemerintah seakan kurang memperhatikan pejalan kaki. Hal ini terlihat dari fasilitas trotoar yang kurang layak bagi pejalan kaki terutama kaum disabilitas. Selain dari sisi fasilitas, pejalan kaki pun mengalami perampasan hak menggunakan trotoar oleh oknum-oknum tidak bertanggungjawab seperti pedagang kaki lima dan pengendara motor. Beliau melanjutkan, pihak berwenang pun seakan melakukan pembiaran terhadap pelanggaran yang terjadi, tindakan tegas terasa kurang dilakukan. Tujuan utama Koalisi Pejalan Kaki adalah memberikan kesadaran kepada masyarakat terutama pengguna kendaraan di jalan raya bahwa tindakan okupansi trotoar dapat membahayakan nyawa pejalan kaki. Hal inilah yang mendorong Koalisi Pejalan Kaki untuk memperjuangkan hak pejalan kaki di trotoar sejak Juli 2011. Koalisi Pejalan Kaki tidak henti-hentinya melakukan gerakan edukasi di trotoar kepada pengendara motor yang melakukan pelanggaran walaupun tidak jarang yang didapat adalah cemooh, teriakan, bahkan sampai diancam dituduh pisau.

Menurut Koalisi Pejalan Kaki, penyebab terjadinya pelanggaran adalah kurangnya

kemampuan pemerintah dalam mengontrol populasi kendaraan di jalan atau kurangnya kemampuan pemerintah dalam membuat jalan menjadi mampu menampung populasi kendaraan yang semakin banyak. Hal ini menyebabkan badan jalan tidak dapat membendung jumlah kendaraan yang lewat sehingga kendaraan-pun menggunakan trotoar sebagai jalur alternatif. Lalu penyebab terjadinya pelanggaran berikutnya adalah kurang baiknya fasilitas mobilitas massal dari pemerintah baik dari segi kenyamanan, ketepatan waktu, maupun keamanan sehingga masyarakat cenderung lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi daripada menggunakan fasilitas transportasi massal. Penyebab ketiga adalah pengetahuan masyarakat akan peraturan lalu lintas sangat minim, menurut bapak Alfred masyarakat kurang mendapatkan sosialisasi tentang peraturan lalu lintas, bahkan di sekolah sangat minim pendidikan tentang peraturan lalu lintas. Bapak Alfred menambahkan, masyarakat hanya mendapatkan pengetahuan tentang peraturan lalu lintas saat membuat sim, itupun kalau membuat sim sesuai prosedur (jujur). Dari wawancara penulis dengan Koalisi Pejalan Kaki, bapak Alfred memberikan beberapa solusi yang dapat dilakukan untuk mengatasi masalah ini yaitu mengubah *mindset* masyarakat terutama pengendara motor bahwa dalam bermobilisasi lebih penting untuk mengutamakan “selamat sampai tujuan” dibanding “cepat sampai tujuan”.

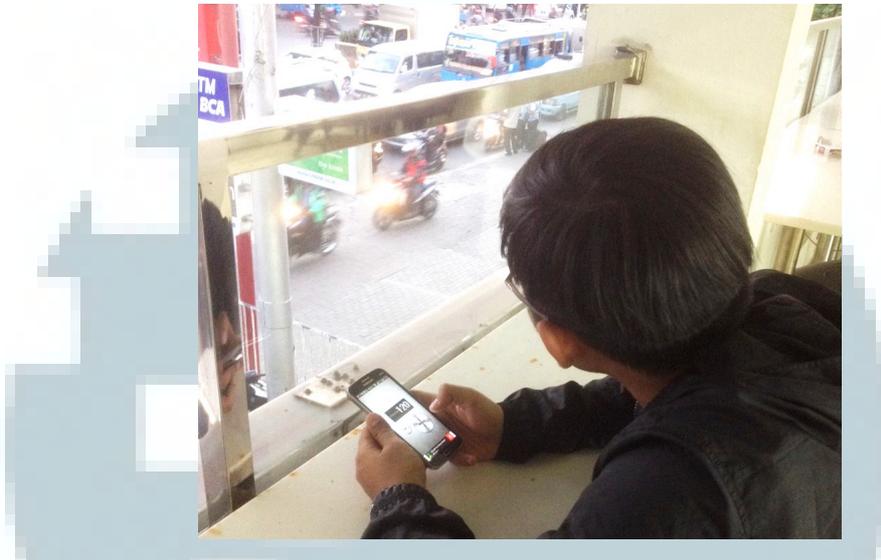
3.1.2. Observasi Lapangan



Gambar 3.10. Wawancara penulis dengan pengendara motor saat survey

Pada tanggal 21 Oktober 2015 Penulis melakukan Survey di jalan Pasar Baru, Jakarta. Penulis melakukan wawancara kepada pengendara motor yang masuk trotoar untuk mengetahui apakah mereka sadar telah melakukan pelanggaran. Cara penulis menanyai pengendara motor yang sedang lewat di trotoar adalah dengan berpura-pura ingin bertanya seakan ingin bertanya arah, lalu sesaat setelah mereka berhenti langsung penulis tanyakan kenapa mereka menggunakan jalur trotoar dan apakah mereka mengetahui tindakan tersebut adalah sebuah pelanggaran. Dari 30 pengendara motor yang penulis tanyakan, antara pengendara motor enggan untuk menjawab pertanyaan yang diajukan, atau mereka menjawab karena jalanan macet, ingin buru-buru, dan jawaban sejenis lain yang pada intinya agar mereka cepat sampai tujuan. Saat penulis melakukan wawancara, penulis sempat mendapat teguran dari preman setempat karena mengadakan survey tanpa seijinnya, penulis hanya menjawab dengan memberikan alasan kalau penulis

sedang melakukan survey untuk keperluan tugas akhir.



Gambar 3.11. Penulis menghitung berapa jumlah pengendara motor yang masuk ke trotoar

Pada saat setelah penulis melakukan survey kepada pengendara motor dan pejalan kaki di trotoar jalan Pasar Baru, jam sudah menunjukkan pukul 17.30 WIB dan badan jalan sudah semakin ramai dengan kendaraan karena sudah merupakan jam pulang kerja, trotoar pun tidak kalah ramai oleh para pengendara motor. Penulis menghentikan survey dan mulai menghitung berapa banyak kendaraan bermotor yang masuk trotoar selama setengah jam.



Gambar 3.12. Hasil penghitungan pelanggaran pengendara motor masuk ke trotoar.

Dari hasil penghitungan yang dilakukan penulis, terhitung ada 595 kendaraan bermotor yang masuk ke trotoar dari pukul 17.30 sampai 18.00. Penulis pun menghetikan penghitungan dan menyudahi proses survey dan penghitungan.

3.1.3. Kesimpulan

Dari hasil survey penulis mendapati bahwa banyak motor yang menggunakan trotoar sebagai jalur alternatif menghindari kemacetan dan pelanggaran ini semakin banyak dilakukan saat jam pulang kantor (17.00 WIB). Penulis juga mendapati bahwa hampir semua pengendara motor sadar bahwa yang mereka lakukan melanggar aturan namun tetap dilakukan karena badan jalan tersendat dan ingin cepat sampai tujuan. Dari hasil survey, penulis juga mengambil kesimpulan bahwa hampir semua pelanggar adalah pria dengan usia sekitar 16 sampai 50 tahun (usia produktif).

3.1.4. Segmentasi, Target, dan Positioning

a. Segmentasi

1. Demografis

- Pengendara motor yang berusia produktif (16 tahun keatas)
- Jenis kelamin : Pria
- Pekerjaan : Pekerja Kantoran
- Pendidikan : Semua tingkatan pendidikan

Demografi dipilih karena Pria merupakan mayoritas pengendara motor, terutama yang melakukan pelanggaran. Usia, jenis pekerjaan dan pendidikan pada semua tingkatan karena pengendara motor memiliki jenis pekerjaan dan tingkat pendidikan yang sangat beragam.

2. Geografis

Jakarta. Karena Jakarta merupakan ibukota negara Indonesia yang merupakan pusat perekonomian yang memiliki potensi besar pelanggar lalu lintas.

3. Psikografis

Pengendara motor yang lebih mementingkan cepat sampai tujuan dibanding taat peraturan. Hal ini dipilih karena penyebab utama pelanggaran adalah keinginan pengendara motor untuk lebih cepat sampai ke tujuan dengan menghindari kemacetan sehingga menggunakan trotoar sebagai jalur alternatif.

b. Target

Target kampanye ini adalah pria berusia 16 tahun keatas yang bermobilitas di Jakarta, yang melakukan pelanggaran lalu lintas dengan menjadikan trotoar sebagai jalur alternatif saat badan jalan tersendat.

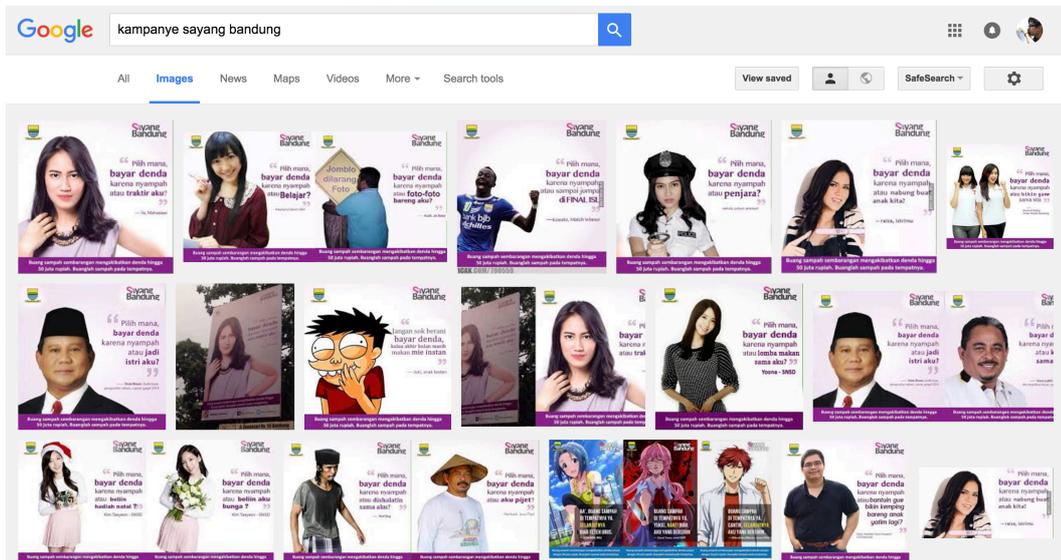
c. Positioning

Kampanye ini memposisikan diri sebagai kampanye yang bertujuan untuk menghentikan para pengendara motor menggunakan trotoar sebagai jalur alternatif bahkan disaat jalanan tersendat. Walaupun dari hasil wawancara dan observasi penulis mendapati bahwa pemerintah juga memegang andil dalam terjadinya pelanggaran ini dengan tidak mampunya menyeimbangkan populasi kendaraan dengan ruas jalan, namun hak pejalan kaki pun tidak kalah pentingnya untuk dipertahankan. Macet tidak bisa menjadi alasan untuk mengganggu pejalan kaki dengan menggunakan trotoar yang berpotensi membahayakan nyawa pejalan kaki. Kampanye ini mencoba memberi kesadaran kepada masyarakat khususnya yang mengendarai motor untuk tidak menggunakan trotoar.

3.3. Studi Eksisting

Studi eksisting dilakukan penulis guna mempelajari dan mencari referensi dari kampanye yang sudah ada. Studi eksisting digunakan penulis sebagai tolak ukur *mood* vdan visual dalam berkampanye. Dari studi eksisting yang penulis lakukan,

perancangan kampanye akan mengacu pada referensi visual dan ide yang penulis dapat.



Gambar 3.13. Hasil pencarian kampanye sayang bandung di Google.



Gambar 3.14. Billboard kampanye sayang bandung.

3.3.1 Kesimpulan

Dari studi eksisting yang penulis lakukan, Kampanye Sayang Bandung memiliki target kampanye para pengguna jalan (baik pejalan kaki/pengendara motor) yang memiliki kebiasaan membuang sampah sembarangan. Kampanye Sayang Bandung menggunakan pendekatan humor untuk memberikan edukasi kepada targetnya. Visual yang digunakan adalah wanita dengan tulisan yang menggoda dengan memberikan pilihan (kepada target kampanye) untuk memilih antara membuang sampah sembarangan dan membayar denda atau traktir wanita tersebut. Untuk jenis *font*, kampanye ini menggunakan font *sans serif* dengan menebalkan *point* utama pesan dengan menambahkan petik *quote* pada teks memberikan kesan bahwa teks tersebut adalah yang dikatakan wanita disebelahnya. Kampanye ini selain dilakukan di jalan (*billboard*), juga dilakukan secara *online* melalui twitter.

UMMN