

## II.1 Khalayak Sasaran

- Jenis – Jenis kampanye

Kampanye, dapat dibedakan berdasarkan jenisnya menjadi 4 macam, yaitu (Venus, 2004:12) dalam Uniek Nur Kibthya (2011):

- Kampanye Sosial

Merupakan, sebuah proses kegiatan terencana, menyebarkan pesan-pesan yang dilakukan oleh organisasi kelompok, tentang masalah sosial kemasyarakatan yang bersifat non komersil. Kampanye sosial, memiliki tujuan yaitu untuk menciptakan adanya kesadaran masyarakat akan gejala-gejala sosial yang sedang terjadi.



Gambar II. 1 Kampanye Lawan Covid

Sumber: <https://galerifdsk.mercubuana.ac.id/perancangan-kampanye-sosial-covid-19-untuk-remaja-melalu-media-sosial-instagram/>

(diakses pada tanggal 23 Mei 2023)

- Kampanye Bisik

Kampanye yang dilakukan untuk mengadakan aksi secara bersamaan. Supaya kegiatan ini tidak terendus, ajakan beraksi atau informasi yang dilakukan berjalan dengan menyiarkan kabar angin.

- Kampanye Promosi

Kampanye ini dilakukan dalam rangka promosi dengan tujuan untuk meningkatkan atau mendongkrak penjualan demi menraup keuntungan sebanyak mungkin.



Gambar II. 2 Promosi Spesial Harga KFC

Sumber: <https://cdnwpseller.gamedia.net/wp-content/uploads/2022/05/07085233/promo-kfc-300x300.jpg>

. (diakses pada tanggal 23 Mei 2023)

- Kampanye Politik

Sebuah upaya yang terorganisir dengan menyuarakan pesan-pesan kepada masyarakat luas supaya masyarakat memperoleh informasi untuk mempengaruhi pengambilan keputusan para pemilih dari suatu partai tersebut, baik program maupun visinya. Dengan begitu masyarakat dapat memahami jelas maksud dan tujuan dari partai tersebut untuk menentukan pilihan mereka.



Gambar II. 3 Partai Politik

Sumber: <https://kabtangerang.pks.id/2023/01/pks-kabupaten-tangerang-dukung-penuh.html>

(diakses pada tanggal 23 Mei 2023)

### **II.1.1.3 Tujuan Kampanye**

Kampanye adalah sebuah rangkaian komunikasi yang akan disampaikan secara terencana. Kampanye dapat dilakukan oleh suatu lembaga, seperti lembaga pemerintahan, lembaga swadaya masyarakat (LSM), ataupun lembaga swasta seperti perusahaan. Kampanye dapat dirancang untuk mempunyai tujuan yang beragam, seperti untuk memberikan informasi dan ajakan untuk menggugah isu tertentu yang terjadi di masyarakat. Pada akhirnya kampanye bertujuan untuk mengubah pola pikir dari khalayak sasaran yang dituju. Kampanye dapat berjalan secara berkelanjutan atau hanya satu kali. Contoh dari kampanye berkelanjutan adalah mengajak untuk mengubah suatu pola hidup, sedangkan untuk satu kali contohnya adalah kampanye membantu korban bencana alam, crowdfunding, dan lain-lain. (Venus, 2010 h.27)

### **II.1.2 Pengertian Transportasi**

Transportasi adalah pemindahan barang atau manusia dari satu tempat ke tempat yang lain secara fisik dalam waktu yang tertentu dengan menggunakan atau digerakkan oleh manusia, hewan atau mesin. Secara umum transportasi dibagi menjadi tiga yaitu transportasi darat, transportasi laut dan transportasi udara. Menurut ahli transportasi dapat didefinisikan sebagai berikut:

- Menurut Kamaludin (1986) dalam Musa dan Setiono (2012), transportasi alat mengangkut atau membawa suatu barang dari suatu tempat ke tempat lainnya atau dengan kata lain yaitu merupakan suatu gerakan.pemindahan barang-barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain.

### **II.1.3 Pengertian Lalu Lintas**

Lalu lintas merupakan suatu sistem yang terdiri dari komponen-komponen. Komponen utama suatu *system head way* (waktu antara dua kendaraan yang berurutan ketika melaku sebuah titik pada suatu jalan) meliputi semua jenis prasarana infrastuktur dan saran dari semua jenis angkutan yang ada, yaitu: jaringan jalan, pelengkap jala, fasilitas jalan, angkutan umum dan pribadi, dan jenis kendaraan lain yang menyelenggarakan proses pengangkutan, yaitu memindahkan

orang atau bahan dari suatu tempat ketempat yang lain yang dibatasi jaran tertentu (Sumarsona, 1996).

Pengertian alu lintas menurut UU No. 22 Tahun 2009, diartikan sebagai gerak bolak-balik kendaraan dan organ di ruang lalu lintas. Lalu lintas memiliki karakteristik serta keunggulan tersendiri, maka dari itu perlu dikembangkan serta dimanfaatkan sehingga mampu menjangkau seluruh wilayah dan pelosok daratan dengan mobilitas tinggi serta mampu unggul dari sarana transportasi lain. Menyadari peranan transportasi lalu lintas ditata dalam sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang serasa dengan tingkat kebutuhan lalu lintas yang tertib, selamat, aman, nyaman, cepat, teratur, lancer, dan biaya yang terjangkau oleh masyarakat.

### **II.1.3.1 Komponen Lalu Lintas**

Kondisi lalu lintas disuatu jalan merupakan hasil dari perilaku arus lalu lintas itu sendiri. Perilaku arus lalu lintas adalah hasil interaksi dari pengaruh karakteristik arus lalu lintas yang bergantung pada variasi serta jenis pemakai jalan yang bergerak dengan bentuk yang berbeda-beda dan juga dipengaruhi oleh arus lalu lintas, kecepatan kendaraan dan kerapatan lalu lintas yang terjadi.

Karakteristik lalu lintas itu sendiri diperlukan sebagai acuan dalam perencanaan lalu lintas yang dipengaruhi oleh beberapa faktor, yaitu sebagai berikut:

- Faktor Manusia, faktor yang pengaruhnya paling tidak stabil terhadap kondisi lalu lintas dan tidak dapat dibayangkan secara tepat. Tinjauan dari faktor ini perlu dilakukan agar menghasilkan perencanaan operasi lalu lintas. Faktor lainnya yaitu, sebagai pengemudi kendaraan dipengaruhi adanya beberapa faktor luar yaitu keadaan di sekitarnya, seperti daerah pandangan serta penerangan jalan di malam hari juga factor cuaca. Faktor lainnya yang dapat mempengaruhi perilaku manusia adalah sifat perjalanan serta faktor kemampuan, kecakapan serta pengalaman dalam mengemudi.

- Faktor Kendaraan, sarana transportasi jalan dapat dibedakan menjadi dua jenis yaitu, kendaraan bermotor dan juga tidak bermotor.
- Faktor Jalan, sangat mempengaruhi dalam arus lalu lintas. Faktor ini dilihat dari segi bentuk fisik, fungsi, dimensi, ataupun kondisi jalan itu sendiri.

#### **II.1.4.1 Tujuan Kereta Api**

Menurut Sukma Roza, (2007) dalam laporannya menjelaskan, transportasi ini memiliki multi keunggulan komparatif, seperti hemat bahan bakar, memiliki daya angkut masal atau kapasitas yang banyak, rendah polusi serta waktu tempuh yang terjadwal atau lebih pasti. Tujuan dari kereta api ini sendiri, yaitu mengurangi atau meminimalisir adanya kemacetan serta menghubungkan banyak area dalam kota maupun luar kota sekalipun.

#### **II.1.2 Perlintasan Kereta Api**

Perlintasan Kereta Api, merupakan pesinggungan sebidang antara arus lalu lintas dua jenis moda transportasi, seperti antara jalur rel kereta api dengan jalan raya. Masing-masing tentunya mempunyai karakter yang tidak sama. Pengaturan pada perlintasan kereta api ini, sangat tidak mudah jika dibandingkan dengan persimpangan, hal itu dikarenakan melibatkan dua arus kendaraan, yaitu kendaraan bermotor pada suatu sisi serta kereta api pada sisi lainnya. Dilihat dari waktu penggunaan perlintasannya, kereta api memiliki jadwal tertentu dalam menggunakan perlintasan, walaupun jadwal yang ada masih sering tidak tepat waktu dengan aktualnya, sedangkan kendaraan lain seperti mobil, motor melewati persimpangan atau perlintasan kereta api dapat melintas diwaktu kapan saja, dalam kata lain tidak terjadwal.

Dari segi sistem pengereman dan akselerasi, didapat kendaraan bermotor lebih unggul dibanding kereta api. Dimana dalam melakukan akselerasi lebih singkat dari kereta api, begitu juga dengan waktu dan jarak pengereman, kendaraan bermotor memiliki waktu serta jarak pengereman lebih pendek dibandingkan dengan kereta api. Dengan begitu, terbentuklah pola perlintasan kereta api dengan jalan

raya menganut sistem prioritas untuk kereta api dimana kendaraan yang akan melewati perlintasan, harus berhenti dahulu.



Gambar II. 4 Perlintasan Kereta Api

Sumber: <https://www.tribunnews.com/nasional/2019/06/17/kesadaran-masyarakat-soal-pentingnya-keselamatan-di-perlintasan-kereta-api-perlu-digenjot>

(diakses pada tanggal 23 Mei 2023)

#### **II.1.5.1 Fungsi Pintu Perlintasan Kereta Api**

Fungsi utama dari palang pintu perlintasan kereta api yaitu, untuk melindungi pengendara lain serta melancarkan perjalanan kereta api, sehingga apa bila kedua alat transportasi melintas bersamaan terhindar dari kecelakaan. Selain itu, kereta api mempunya jalurnya sendiri, apabila ada persimpangan antara jalan raya dan jalan kereta, maka jalan raya harus ditutup sementara, dan kereta api harus diutamakan untuk lebih dahulu lewat.

#### **II.1.6 Faktor – Faktor Pemicu Terjadi Kecelakaan Kereta Api**

Menurut Direktur Keselamatan Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan, Hermanto Dwi Hatmoko dalam Erwin Adriansyah (2008) menyatakan banyak faktor yang dapat menjadi pemicu terjadinya kecelakaan yang melibatkan perkeretaapian. Selain faktor SDM internal, ada juga unsur eksternal yang menjadi penyebab kecelakaan di lintasan kereta api. Unsur eskternal itu antara lain masalah kesadaran dan perilaku masyarakat di sekitar jalur atau perlintasan rel. Hermanto Dwi Hatmoko berpendapat, masih rendahnya kesadaran masyarakat menjadi salah satu faktor penyebab terjadinya kecelakaan di lintasan

kereta api yang cukup tinggi. Upaya lain untuk menekan 11 angka kecelakaan, imbuh Hermanto, yaitu meningkatkan mutu prasarana. Seperti, sahutnya, melakukan perbaikan bantalan rel yang sudah lapuk. Lalu, melakukan pemeriksaan secara rutin, baik rangkaian, maupun rel, termasuk pengawasan titik-titik rawan.

## **II.2 Analisis Permasalahan**

Pada sub bab ini menjelaskan mengenai data – data yang telah diperoleh dilapangan dengan menggunakan metode wawancara dan observasi. Untuk mendapat data yang mendalam mengenai fenomena para pengendara bermotor di perlintasan kereta api.

Perancangan ini tentunya didasari oleh banyaknya informasi yang telah dikumpulan melalui beberapa metode, salah satunya adalah melalui wawancara yang dilakukan pada tanggal 15 Januari 2023 kepada salah satu pegawai di KAI Kota Bandung dan 21 Januari kepada salah satu pengendara motor yang melintas diperlintasan kereta api. Selain itu untuk menguatkan data tersebut, dilakukan pula survey lapangan melalui google form secara online yang dibagikan mulai tanggal 25 Januari 2023 hingga 2 Februari 2023.

### **II.2.1 Wawancara**

Dalam perancangan yang penulis lakukan ini, dilakukan secara langsung dengan mengajukan wawancara kepada 2 peran sekaligus, yaitu dengan penjaga palang pintu kereta api dan juga pengendara bermotor yang mengaku pernah menerobos perlintasan kereta api di Bandung saat akan di tutup.

Teknik pengumpulan data ini telah di lakukan secara langsung dengan mengajukan beberapa pertanyaan dengan Ibu Risma, yaitu seorang pengendara motor yang pernah menerobos perlintasan kereta api di Bandung. Memulai dengan cara mengamati, menganalisa terlebih dahulu area perlintasan kereta api, alasan mengapa pernah menerobos perlintasan kereta api ketika plang akan ditutup,

meminta keterangan dan pendapat mengenai perancangan yang akan penulis kembangkan.



Gambar II. 5 Dokumentasi Pribadi Bersama Pengendara Bermotor

Sumber : Dokumen Pribadi

Sedangkan dari sisi narasumber lain, yaitu wawancara dengan Bapak Agus yang merupakan salah satu penjaga palang pintu kereta api, berkata, "Saya akan bersiap menutup palang pintu jika genta berbunyi dan saya mendapat telpon dari kereta yang akan melintas, lalu saya mengoperasikan mesin elektrik yang fungsinya untuk menutup palang pintu kereta api ini kurang lebih 3 sampai 5 menit sebelum kereta datang. Padahal waktu yang diperlukan untuk mendahului lewatnya kereta tidak terlalu lama, tapi pengendara bermotor sering sekali menerobos pintu palang perlintasan."



Gambar II. 6 Dokumentasi Bersama Petugas Penjaga Pelang Pintu Perlintasan Kereta Api.

Sumber : Dokumen Pribadi

“Biasanya yang menerobos pintu palang perlintasan setiap hari adalah pengendara bermotor.”, ucap penjaga pelang pintu perlintasan kereta api, bapak Agus. Menurut pak Agus juga, yang bertanggung jawab jika terjadi kecelakaa adalah petugas penjaga kereta api itu sendiri, “Yang bertanggung jawab jika ada kecelakaan yaitu petugas penjaga Kereta Api. Kemudian petugas tersebut di bawa ke kantor polisi untuk dimintai keterangan. Jika petugas penjaga Kereta Api tersebut tidak bersalah, dia bisa melanjutkan tugasnya kembali, asal permasalahan tersebut sudah selesai.”

### **II.2.2 Kuisisioner**

Penulis melakukan kuisisioner ini bertujuan untuk mendukung hasil wawancara dan memperkuat data guna perancangan yang di buat. Pada kuisisioner ini, sebagai sample yang diperlukan untuk memperkuat data dilakukan kepada 20 responden dengan pertanyaan-pertanyaan yang menyangkut bahaya area perlintasaan kereta api dengan terjadinya kecelakaan. Dari pertanyaan pertama mengenai pernahkah responden menerobos perlintasan kereta api ketika plang akan ditutup, mayoritas responden dengan jumlah persentasi berjumlah 75% dengan responden 15 orang menjawab pernah, sedangkan 25% dengan responden 5 orang menjawab tidak

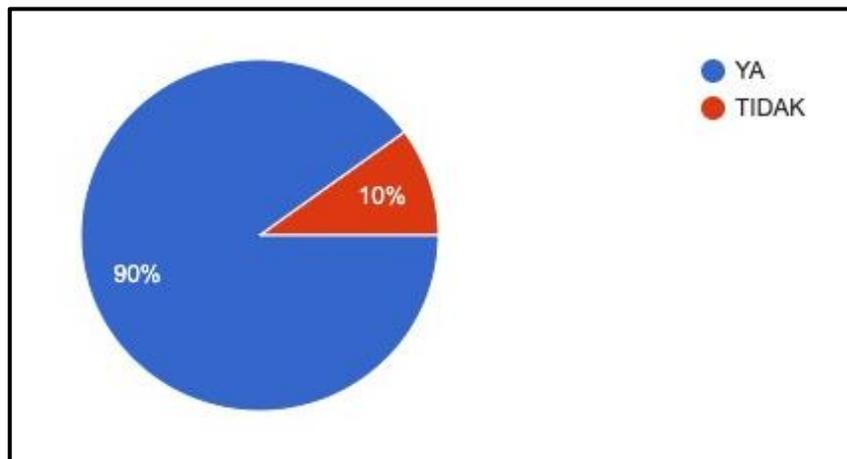
pernah, sehingga dapat ditarik kesimpulanya bahwasanya lebih dari 50% sample data mendukung permasalahan ini, karena masih banyak pengendara yang pernah menerobos plang perlintasan kereta api ketika akan di tutup.

Pada pertanyaan selanjutnya adalah mengenai tata tertib area perlintasan kereta api, dari hasil yang di dapet adalah 70% dengan jumlah responden 14 orang, mnjawab tidak mengetahui dan memahami benar tata tertib mengenai bahaya kecelakaan di perlintasan kereta api, sisanya 30% dengan responden 6 orang menjawab mengetahui. sehingga dapat dikatakan mereka tahu namun menganggap remeh akan adanya himbauan tersebut.

Lalu pertanyaan paling terakhir yang terdapat pada kuesioner, yaitu alasan responden yang menjawab pernah menerobos perlintasan kereta api saat plang akan di tutup, antara lain yaitu kereta masih jauh 3 responden, tergesa-gesa 5 responden, palang pintu terlalu lama ditutup 2 responden, kebiasaan 2 responden, palang dalam proses penutupan masih separuh tutup 3 responden .

Berikut hasil dari kuesioner yang sudah dikakukan, yaitu sebagai berikut:

1. Menurut anda, Bahayakah menerobos perlintasan kereta api saat plang akan ditutup?

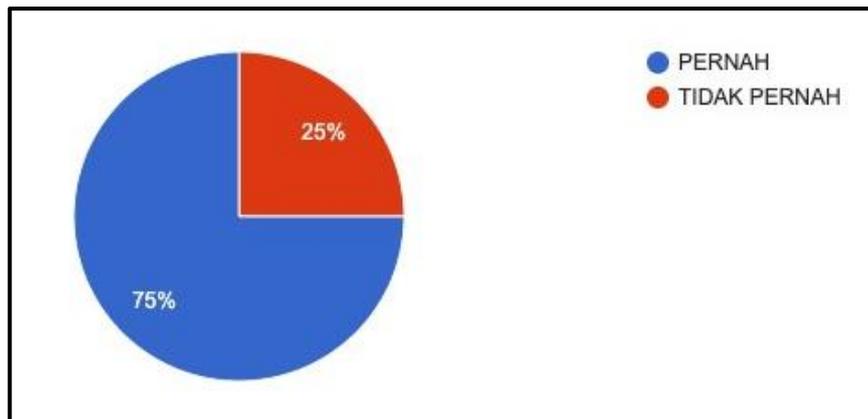


Gambar II. 7 Hasil Bagan Bahaya Menerobos Perlintasan Kereta Api

Sumber : Dokumen Pribadi

Dari hasil kuesioner yang didapatkan penulis, bisa dilihat hampir sebagian besar responden menjawab bahwa menerobos perlintasan kereta api saat plang akan di tutup itu, adalah sesuatu hal yang berbahaya. Dengan penjabaran 90% menjawab “Ya”, sedang yang menjawab “Tidak” yaitu didapat hasil 10%.

2. Pernahkah anda menerobos perlintasan kereta api, Ketika plang akan di tutup?

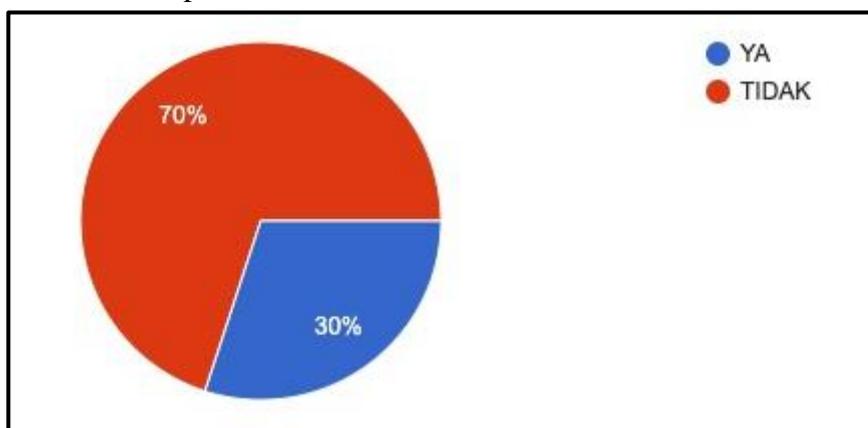


Gambar II. 8 Hasil Bagan Responden Menerobos Perlintasan Kereta Api

Sumber: Dokumentasi pribadi

Pengendara kendaraan yang pernah menerobos perlintasan kereta api ketika plang akan ditutup mendominasi dibandingkan pengendara yang tidak pernah menerobos. Terdapat 15 pengendara kendaraan menjawab pernah menerobos perintasan kereta api dari 20 responden yang ada.

3. Apakah anda mengetahui dan memahami benar tata tertib yang ada di area perlintasan kereta api?

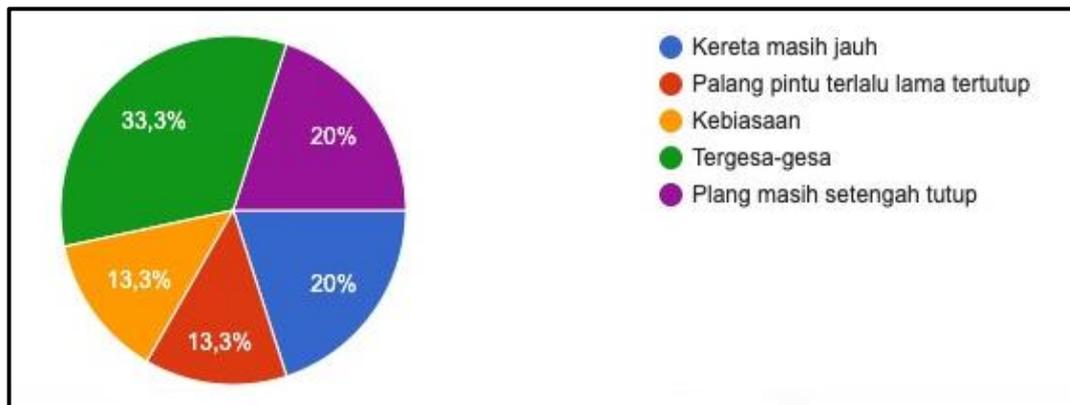


Gambar II. 9 Bagan Mengetahui dan Memahami Tata Tertib

Sumber: Dokumentasi pribadi

Dari hasil kuesioner yang telah penulis sebarakan, pengendara yang tidak mengetahui dan memahami tata tertib mengenai bahaya kecelakaan di perlintasan kereta api yaitu 30% atau sekitar 6 pengendara, selebihnya sebanyak 70% mereka mengetahui adanya tata tertib yang ada, yaitu sekitar 14 orang.

4. Jika jawaban anda pernah menerobos perlintasan kereta api, apa alasan anda melakukan hal tersebut?



Gambar II. 10 Alasan Responden Menerobos  
Sumber: Dokumentasi pribadi

Penyebab responden menerobos perlintasan kereta api saat pintu akan ditutup, ada beberapa alasan dan terdapat 5 alasan yaitu, *kereta masih jauh*, *plang pintu terlalu lama tertutup*, *kebiasaan*, *tergesa-gesa*, dan *plang masing setengah tutup*. Dari antara 5 alasan pilihan yang ada didalam kuesioner, “tergesa-gesa” lah yang paling banyak menjadi alasan pengendara menerobos perlintasan kereta api, yaitu sebanyak 33,3% responden atau 5 pengendara dari 15 yang menjawab pernah menerobos plang perlintasan kereta api.

### II.2.3 Analisis Permasalahan

5W-1H merupakan suatu metode yang digunakan dengan tujuan untuk mencari tahu permasalahan yang terjadi secara detail. Pertanyaan yang dimaksud, yaitu: *what*, *who*, *where*, *when*, *why* dan *how* (apa, siapa, dimana, kapan, mengapa dan bagaimana).

- ***What***

Kendaraan bermotor, maupun bermobil seharusnya tidak nekat melaju atau ketika alarm palang pintu perlintasan kereta api sudah mulai berbunyi, apa lagi tetap menerobos palang pintu yang jelas sudah tertutup. Namun kenyataannya, masih banyak terlihat kendaraan terutama pengendara motor, tetap dengan santainya melaju disaat palang pintu kereta api sudah tertutup. Mereka tentunya tidak menyadari akan keselamatan diri mereka sendiri.

- ***Where***

Khususnya di Kota Bandung, kerap kali terjadi kecelakaan diperlintasan kereta api. Seperti halnya, contoh kasus 3 wanita yang mengendarai motor tewas seketika usai terpelantak sekitar 20 meter. Hal tersebut terjadi dikarenakan, mengabaikan adanya alarm yang sudah berbunyi serta nekat menerobos palang pintu yang menandakan kereta api akan segera melintas. Ketika melewati perlintasan kereta api, ada saksi mata yaitu warga sekitar melihat dan sudah berusaha berteriak dengan tujuan memberi tahu bahwa akan ada kereta api yang melintas. Dengan adanya kecelakaan yang terjadi tidak membuat pengendara lain menjadi mengurungkan niat nya untuk menerobos perlintasan kereta api.

- ***When***

Waktu yang paling sering terjadi, pengendara menerobos plang pintu kereta api yaitu pada waktu pagi ketika jam berangkat sekolah, berangkat kerja, pulang kerja, ketika hujan, dan tentunya ketika terburu-buru.

- ***Who***

Hasil dari survey yang telah di lakukan, pengendara motor merupakan pengguna jalan terbesar yang nekat menerobos palang pintu perlintasan kereta api. Pada saat pagi berangkat jam kantor dan masuk sekolah serta sore saat pulang sekolah dan jam pulang kantor, kebanyakan pengendara bermotor yang mengantar menerobos palang pintu kereta api.

- ***Why***

Penyebab pengendara bermotor menerobos, banyaknya di karenakan terburu-buru serta malas menunggu lama. Pengendara juga tidak menyadari bahwa hal yang dilakukan itu berbahaya bagi diri mereka sendiri, namun ada juga yang

menyadari bahwa hal tersebut berbahaya tapi mereka tetap menghiraukan kemungkinan dampak yang akan terjadi.

- **How**

Agar berkurangnya pengendara bermotor yang menerobos palang pintu kereta api, maka salah satu program yang dapat dilakukan oleh dishub kominfo kota Bandung untuk dapat meningkatkan kesadaran khalayak pengguna kendaraan khususnya bermotor saat melintasi perlintasan kereta api agar tetap tertib menunggu palang pintu hingga terbuka kembali, yaitu melalui kampanye layanan masyarakat menggunakan video. Cara tersebut diharapkan pesannya dapat tepat disampaikan dan mengena agar khalayak dapat sadar merubah perilaku mereka yang awalnya sering menerobos palang pintu kereta api, menjadi mentaati peraturan yang berlaku dengan tidak menerobos palang pintu kereta api.

### **II.3 Resume**

Berdasarkan hasil perancangan di atas, maka dapat disimpulkan bahwa pelanggaran-pelanggaran di perlintasan kereta api masih banyak terjadi, hal ini karena kurangnya kesadaran pengendara bermotor pada saat menunggu kereta api lewat. Selain itu, ikut-ikutan pengendara lain yang melanggar masih banyak terjadi. Harusnya yang diikuti atau dicontoh itu pengendara yang disiplin dan tertib. Maka dari itu diperlukan edukasi umum untuk mengubah perilaku pengendara agar tertib di perlintasan kereta api.

### **II.4 Solusi Perancangan**

Berdasarkan hasil pembahasan diatas, maka solusi yang dapat dibuat adalah merancang atau membuat suatu kampanye sosial yang mengajak dan mengubah perilaku para pengguna kendaraan khususnya kendaraan bermotor agar disiplin dan tertib pada saat di perlintasan kereta api. Target audien dari kampanye ini adalah pemuda hingga dewasa berusia 20 – 40 tahun. Solusi yang ditawarkan pada dalam pembuatan kampanye yang berfungsi untuk mengingatkan masyarakat tentang bahaya menerobos perlintasan, serta mengajak masyarakat untuk tertib di perlintasan kereta api.