BAB II
KAMPANYE WASPADA DI PERLINTASAN KERETA API DAN OPINI PENGGUNA JALAN

II.1 Pengertian Kampanye

Menurut Roger Storey (1987) antar Venus (2004,7) kutipan Kibthya (2011) Kampanye ialah serangkaian tindakan komunikasi yang terencana dengan tujuan mendapatkan efek tertentu pada sejumlah besar khalayak yang dilakukan secara berkelanjutan pada kurun waktu tertentu.

Sedangkan menurut Charles U. Larson dalam (Venus ,2004:11), Kampanye dibedakan menjadi beberapa kategori, salah satu diantaranya ialah *ideologically oriented campaigns* atau kampanye yang berorientasi pada tujuan – tujuan yang bersifat khusus, dan seringkali berdimensi perubahan sosial, karena itu kampanye jenis ini sering disebut sebagai *change campaigns*, yaitu kampanye yang ditujukan untuk menangani masalah – masalah sosial perubahan sikap dan perilaku publik yang terkait. Menurut Pfau dan Parrot dalam (Venus, 2004:10), apapun ragam dan tujuannya, komunikasi dalam kampanye harus dapat menciptakan upaya perubahan yang selalu terkait dengan aspek pengetahuan (*knowledge*), sikap (*attitude*) dan perilaku (*behavioral*). Maka dari itu komunikasi pesan kampanye ini diharapkan dapat memberikan efek menggugah kesadaran dan perhatian warga negara untuk lebih mengetahui dan memahami.

II.1.1 Jenis – jenis Kampanye

Dari uraian diatas, maka kampanye dapat dibedakan menurut jenisnya menjadi empat macam yaitu (Venus, 2004:12) dalam Uniek Nur Kibthya (2011):

1. Kampanye Sosial Adalah suatu kegiatan berkampanye yang mengkomunikasikan pesan – pesan yang berisi tentang masalah sosial kemasyarakatan dan bersifat non komersil. Tujuan dari kampanye sosial adalah untuk menumbuhkan kesadaran masyarakat akan gejala – gejala sosial yang sedang terjadi.



Gambar II.1 Earth hour menghemat listrik
Sumber: http://skalanews.com/baca/news/2/34/108491/megapolitan/earth-hour-di-jakarta-menghemat-listrik-214-mw.html (1 April 2012)

2. Kampanye Bisik Yaitu kampanye yang dilakukan melalui gerakan untuk melawan atau mengadakan aksi secara serentak dengan jalan menyiarkan kabar angin.

3. Kampanye Promosi Adalah kegiatan kampanye yang dilaksanakan dalam rangka promosi untuk meningkatkan atau mempertahankan penjualan dan sebagainya.



Gambar II.2 Promosi produk hadiah pulsa Good day
Sumber: http://aswandi.or.id/2011/06/17/promosi-produk-dengan-hadiah-pulsa/

4. Kampanye Politik Yaitu kampanye yang menyampaikan pesan – pesan kepada masyarakat agar masyarakat memperoleh informasi tentang apa dan bagaimana suatu partai, program maupun visinya. Dengan demikian masyarakat dapat memahami maksud dan tujuan dari partai tersebut untuk menentukan dipilih atau tidak.



Gambar II.3 partai politik
Sumber: http://pacpsrebo.multiply.com/journal

II.1.2 Fungsi Kampanye

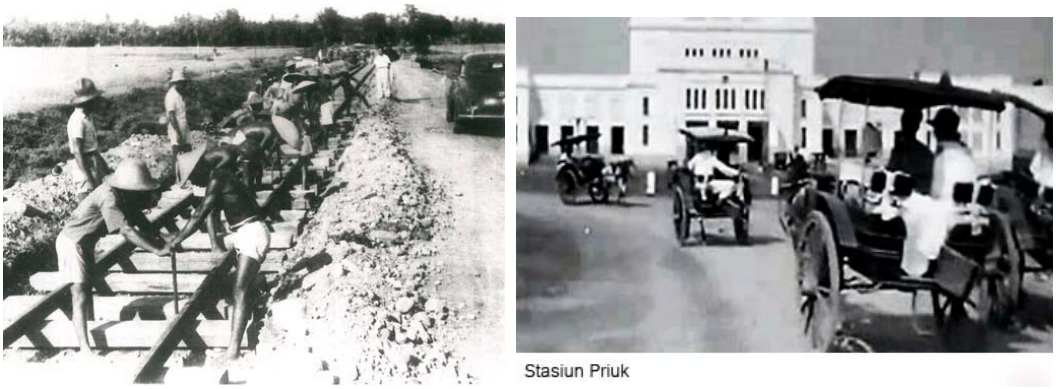
Adapun fungsi kampanye sendiri adalah untuk menyampaikan suatu pesan yang berisi tentang ajaran kepada masyarakat atau mempengaruhi masyarakat agar dapat mengerti maksud dan tujuan dari apa yang akan dikomunikasikan, berdasarkan keterangan diatas maka dapat disimpulkan bahwa unsur – unsur yang terkait pada suatu kampanye adalah:

1. Adanya suatu aksi, dalam hal ini yang dimaksud adalah demonstrasi yang dilakukan secara serentak untuk menuntut apa yang mereka inginkan kepada pihak yang bersangkutan.
2. Pesan dalam suatu kampanye. Pesan adalah hal yang sangat erat kaitannya karena apabila pesan yang disampaikan tidak jelas atau tidak sampai pada khalayak sasaran, maka kampanye tersebut gagal.
3. Unsur persaingan dalam suatu perebutan kedudukan maka dilakukan kampanye yang bertujuan agar mereka terpilih dalam massa serta mendapatkan kedudukan yang diinginkan.

4. Promosi merupakan salah satu unsur yang terkandung dalam kampanye karena promosi merupakan bagian dari kampanye, seperti dalam penjualan suatu produk atau produk iklan (Ruslan, 2008).

II.2 Sejarah Umum PT. Kereta Api

Dalam *Company Profile* PT. Kereta Api (Persero) diuraikan kehadiran kereta api di Indonesia ditandai dengan pencangkulan pertama pembangunan jalan KA di desa Kemijen 17 Juni 1864 oleh Gubernur Jendral Hindia Belanda, Mr. L. A. J. Baron Sloet van den Beele. Dari Kemijen menuju desa Tanggung (26 Km) dengan lebar sepur 1435 mm. Ruas jalan ini dibuka untuk angkutan umum pada 10 Agustus 1867. Sampai dengan tahun 1939, panjang jalan kereta api di Indosesia mencapai 6.811 km. tetapi, pada tahun 1950 panjangnya berkurang menjadi 5. 910 km, kurang lebih 901 km, yang diperkirakan karena dibongkar sesama penduduk Jepang dan diangkut ke Burma untuk pembangunan jalan kereta api di sana. Setelah kemerdekaan Indonesia diproklamirkan pada tanggal 17 Agustus 1945, karyawan kereta api yang tergabung dalam "Angkatan Moeda Kereta Api" (AMKA) mengambil alih kekuasaan perkeretaapian dari pihak Jepang.



Gambar II.4 Sejarah Kereta api

Sumber:http://www.oktomagazine.com/oktonews/daily_news/1342/sejarah.kereta.api.indonesia.jalan.di.tempat

Peristiwa bersejarah yang terjadi pada tanggal 28 September 1945, pembacaan pernyataan sikap oleh Ismangil dan sejumlah anggota AMKA lainnya, menegaskan bahwa mulai tanggal 28 september 1945 kekuasaan perkeretaapian

berada di tangan bangsa Indonesia. Orang Jepang tidak diperkenankan lagi campur tangan dengan urusan perkeretaapian di Indonesia. Inilah yang melandasi ditetapkannya 28 September 1945 sebagai hari Kereta Api di Indonesia, serta dibentuknya "Djawatan Kereta Api Republik Indonesia" (DKARI). Meskipun DKARI telah terbentuk, namun tidak semua perusahaan kereta api telah menyatu. Sedikitnya ada 11 perusahaan kereta api swasta di Jawa dan 1 swasta (*Deli Spoorweg Maatschapii*) di Sumatra Utara yang masih terpisah dengan DKARI. Lima tahun kemudian, berdasarkan Pengumuman Menteri Perhubungan, Tenaga dan Pekerjaan Umum No. 2 tanggal 6 Januari 1950, ditetapkan bahwa mulai 1 Januari 1950 DKARI dan "*Staat-Spoor Wegn en Verenigde Spoorweg Bedrijf* (SS/VS) digabung menjadi satu perusahaan kereta api bernama "Djawatan Kereta Api" (DKA). Dalam rangka pembenahan badan usaha, pemerintahan mengeluarkan UU No. 19 tahun 1960, yang menetapkan bentuk usaha BUMN. Atas dasar UU ini dengan Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 1963, tanggal 25 Mei 1963 dibentuk "Perusahaan Negara Kereta Api" (PNKA), sehingga Djawatan Kereta Api dilebur kedalamnya.

Masih dalam rangka pembenahan BUMN, pemerintahan mengeluarkan UU No. 9 tahun 1969 tanggal 1 Agustus 1969, yang menetapkan jenis BUMN menjadi tiga Perseroan, Perusahaan Umum dan Perusahaan Jawatan. Sejalan dengan UU dimaksud, berdasarkan Pemerintah No. 61 tahun 1971 tanggal 15 September 1971, bentuk perusahaan PNKA mengalami perubahan menjadi "Perusahaan Jawatan Kereta Api" (PJKA). Selanjutnya berdasarkan PP No. 57 tahun 1990, pada tanggal 2 Januari 1991, PJKA mengalami perubahan menjadi Perusahaan Umum Kereta Api disingkat Perumka. Sejalan dengan maksud dari REP (*Railway Efficiency Project*), dengan PP No. 19 tahun 1998 tanggal 3 Februari 1998, pemerintah menetapkan pengalihan bentuk Perusahaan Umum (PERUM) Kereta Api menjadi perusahaan Perseroan (Persero). Prosesi perubahan status perusahaan dari Perum menjadi Persero secara "*de-facto*" dilakukan tanggal 1 Juni 1999, saat Menhub Giri S Hadiharjono mengukuhkan susunan direksi PT Kereta Api (Persero) di Bandung.

II.3 Tujuan Dibangun Kereta Api

Menurut Sukma Roza, (2007) dalam laporannya menjelaskan Kereta Api merupakan moda (metode dasar) transportasi dengan multi keunggulan komparatif, hemat lahan dan energi, rendah polusi, besifat massal. Potensinya diharapkan dapat dimobilisasi dalam skala nasional, sehingga mampu menciptakan keunggulan kompetitif terhadap produksi dan jasa domestik dipasar global. Dengan tugas pokok dan fungsi memobilisasi arus penumpang dan barang diatas jalur rel kereta api, maka ikut berperan menunjang pertumbuhan ekonomi nasional.

II.4 Permasalahan Kereta Api

Sejatinya transportasi kereta api adalah transportasi paling efektif sebagai pemecah masalah kemacetan, polusi, kebisingan dan kecelakaan lalu lintas yang semakin hari semakin meningkat. Namun pada kenyataanya dilapangan kereta api belum mampu menjadi transportasi efektif seperti yang diharapkan masyarakat, terutama dalam masalah kenyamanan dan ketepatan waktu. Dalam usaha meningkatkan kualitas pelayanan serta pencapaian target pendapatan PT. Kereta Api (Persero) juga harus mampu bersaing dengan perusahaan jasa transportasi lainya terutama bus dan travel, yang mampu memberikan pelayanan dan waktu tempuh yang lebih singkat.

Persimpangan antara jalan raya dengan jalan rel KA merupakan fenomena yang unik dalam dunia transportasi, sebab masing-masing moda transportasi tersebut memiliki sistem prasarana yang berbeda, dioperasikan dengan sistem sarana yang berbeda, penanggung jawab dan pengelolanya juga berbeda. Kedua moda transportasi dengan karakteristik yang berbeda tersebut bertemu di persimpangan atau pintu perlintasan (*level crossing*) sehingga daerah tersebut memiliki risiko kecelakaan yang sangat tinggi bagi semua perkeretaapian di dunia.

Sukma (2007) dalam penelitiannya menjelaskan potensi terjadinya kecelakaan yang disebabkan oleh perkeretaapian yang operasinya tidak dapat dikontrol merupakan sebagian permasalahan, sedangkan sebagian permasalahan lainnya yaitu kendaraan jalan raya dapat dikatakan tidak sepenuhnya mampu

dikontrol oleh satu lembaga. Meskipun aturan-aturan lalu lintas dan standar desain jalan raya dianggap sudah cukup mapan, namun pergerakan pengguna jalan raya tidak diorganisasi dan dipantau oleh satu entitas spesifik yang sangat ketat. Kecelakaan pada pintu lintasan KA tidak hanya dapat mengakibatkan tewas atau terluka serius bagi para pengguna jalan raya

Menurut Sudarso (2008) dalam Annisa Awalia Rohmani (2009) peneliti kasus kecelakaan di perlintasan menyatakan umumnya dipandang bersumber dari kesalahan pemakai jalan raya sendiri. Pengemudi tidak terampil membawa kendaraan, laju kecepatan yang melampaui batas, kurang berhati-hati, kebut-kebutan, dan sejenisnya yang cenderung menimpakan kesalahan pada faktor kurangnya kesadaran pemakai jalan raya terhadap bahaya berlalu lintas dan kesadaran hukum yang masih rendah serta kemerosotan etika berlalu lintas sebagai pangkal penyebabnya. Kurangnya disiplin berlalu lintas, pada tahap awal menimbulkan pelanggaran-pelanggaran terhadap peraturan lalu lintas di lintasan kereta api. Berdasarkan catatan yang ada ternyata pelanggaran lalu lintas terus mengalami kenaikan sampai 50%, karena itu lembaga perlu berusaha meningkatkan kesadaran masyarakat agar tertib di jalan, demi keselamatan remaja sendiri. Data tersebut tentunya belum cukup dijadikan sebagai acuan dalam melihat pelanggaran yang terjadi, karena data pelanggaran lalu lintas setiap hari terus meningkat. Tidak sedikit pelanggaran dengan kasus-kasus kecil tidak terdaftar.

II.5 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. elain 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

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.

Tabel II.1. Data Kecelakaan Kereta Api
(Sumber: Erwin Adriansyah)

DATA KECELAKAAN KA		
JENIS	2010	2011
Tabrakan antar KA	3	1
Tabrakan KA vs Kendaraan umum	26	6
Anjlok	25	19
Terguling	4	2
Banjir / Longsor	6	1
lain-lain	4	6
DATA KORBAN KECELAKAAN KA	2010	2011
Tewas	79	11
Luka Berat	93	34
Luka Ringan	104	21

II.6 Peraturan Undang-Undang Tentang Kereta Api

Menurut perhubungan darat, permasalahan dalam penelitian ini adalah adanya Kecelakaan yang terjadi pada perlintasan kereta api antara kereta api dengan pengguna jalan umum pada beberapa tahun terakhir cukup penting untuk menjadi perhatian bersama antar lembaga terkait. Pengemudi kendaraan wajib berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu kereta api sudah mulai ditutup, atau ada isyarat lain. Bagi pelanggar aturan pintu perlintasan KA**,** seperti tertuang dalam pasal 296 UULLAJ (UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) No. 22 Tahun 2009 mengatakan Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor pada perlintasan antara kereta api dan Jalan yang tidak berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu kereta api sudah mulai ditutup, atau ada isyarat lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 114 huruf a dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp750.000,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah).

II.7 Opini Masyarakat tentang pengguna jalan tentang pintu perlintasan KA

Untuk mengetahui pendapat masyarakat dalam melintasi dipintu perlintasan kereta api terutama kepada para pengendara motor. Dari 20 orang pengendara motor yang diwawancarai mengungkapkan hasil penelitian sebagai berikut:

- 9 responden menjawab rendahnya disiplin pengguna jalan (pengemudi) banyak sekali ragamnya. Salah satunya menerobos pintu perlintasan yang sedang bekerja disaat kereta api akan lewat.
- 6 responden mengatakan kondisi perlintasan yang kurang mendukung sehingga banyak motor yang saling mendahului, juga terjadi kecelakaan dan kemacetan.
- 3 responden mengatakan kelalaian penjaga palang yang mengakibatkan kecelakaan di perlintasan rel kereta api.
- 2 responden mengatakan faktor lain yaitu dikejarnya waktu, kelengkapan prasarana yang hilang dan rusak.

Dari hasil wawancara, didapat kesimpulan 9 responden mengatakan hal ini terjadi karena kurangnya kesadaran para pengguna jalan terutama pengendara motor untuk disiplin saat melintasi di perlintasan kereta api. Sehingga mengakibatkan angka tingkat kecelakaan yang tinggi dipintu perlintasan kereta api.

II.7.1. Opini Pengendara Bermotor Melalui Kuisioner

Dalam melakukan penelitian ini, dibutuhkan responden untuk mengetahui pemahaman pengendara motor terhadap aturan dan tindakan yang harus dilakukan di pintu perlintasan kereta api Jalan Andir Padjajaran Bandung. Karena metode penelitian yang diambil adalah secara deskriptif, maka harus ditetapkan pemilihan individu dalam melakukan penelitian. Oleh karena itu, diambil *sample* populasi dari Mahasiswa dan pelajar SMA Bandung terutama pengendara motor.



Gambar II.5 Kuisioner pengendara motor

Dokumentasi Pribadi (2012)

Dari hasil penelitian kepada 50 responden pengendara motor, pada hari sabtu tanggal 14 April 2012, pukul 14.30 WIB, tempat di depan kampus UNIKOM terhadap aturan yang berlaku dipintu perlintasan dapat disimpulkan sebagai berikut :

- Apakah Anda sering melewati di pintu perlintasan kereta api :

  Sering :23%
  Jarang :19%
  Tidak :8%
  } 50 %

Dari hasil yang didapat, pengendaran motor sering melewati pintu perlintasan kereta api, akan tetapi, pengendara motor juga kadang jarang melewati pintu perlintasan dibandingkan dengan yang tidak melewati.

- Menurut Anda bagaimana sarana di pintu perlintasan kereta api :

  Baik : 3%
  Cukup baik : 16%
  Kurang baik : 29%
  Tidak baik : 3%

Dari hasil yang didapat, pengendara motor kebanyakan berpendapat sarana di pintu perlintasan kurang baik.

- Menurut Anda seberapa penting adanya palang pintu :

  Sangat penting :49 %

  Tidak penting : 1 %

Dari hasil yang didapat, dapat disimpulkan kebanyakan pengendara bermotor sadar akan pentingya adanya palang pintu dipintu perlintasan kereta api

- Apakah Anda pernah melanggar dipintu perlintasan kereta api :

  Sering : 2 %

  Pernah : 12 %

  Kadang : 6 %

  Tidak pernah : 30 %

Dari hasil yang didapat, dapat disimpulkan pengendara motor kebanyakan tidak pernah melanggar dipintu perlintasan kereta api.

- Apa yang menyebabkan pengendara motor tersebut menerobos dipintu perlintasan kereta api :

  Terburu-buru : 11 %

  Ikut-ikutan : 7 %

  Tidak sabar : 23 %

  Kesempatan : 9 %

Dari hasil yang didapat, pengendara mengetahui akan bahaya yang terjadi dipintu perlintasan, tapi kebanyakan menjawab tidak sabar menunggu adalah salah satu yang menyebabkan terjadi pelanggaran.

- Menurut Anda apakah perilaku pengendara motor dipintu perlintasan kereta api sudah disiplin:

  Sudah : 7 %

  Belum : 43 %

Dari hasil yang didapat, kebanyakan pengendara motor mengatakan belum banyak yang disiplin dipintu perlintasan karena tidak punya kesadaran akan keselamatan, kurangnya pengawasan yang ketat sehingga masih banyak pengedara motor sering menerobos palang pitnu kereta api yang sudah ditutup.

Dan ada juga yang berpendapat sudah karena takut ketabrak ketika nekat melanggar.

II.7.2. Metode 5W+1H

Teknik 5W+1H adalah problem solving adalah temuan dari Mc.Laren. 5W1H (*who, what, where, when, why, how*) adalah suatu konsep dasar dalam pengumpulan suatu masalah atau informasi yang tidak diketahui Konsep ini menekankan bahwa suatu masalah atau informasi baru dapat dianggap lengkap jika sudah dapat menjawab enam kata tanya: *siapa*, *apa*, *di mana*, *kapan*, *mengapa*, serta *bagaimana*.

WHAT

Apa yang harus dilakukan saat terjadi kecelakaan dan setelah terjadi kecelakaan di lintasan kereta api.

WHO

Semua *target audience* yang membutuhkan pengetahuan mengenai informasi perlintasan berserta antisipasinya.

WHY

Kurangnya media yang menginformasikan tentang waspada di lintasan sehingga ketidakpahamanya *target audience* khusunya pengendara bermotor dalam permasalahan di lintasan kereta api.

WHERE

Disebarkan pada daerah penduduk dan di tempat-tempat keramaian umum sekitar di lintasan kereta api yang rawan akan kecelakaan dan sebelum melewati pintu perlintasan.

WHEN

informasi dapat berupa media yang disebarkan pada waktu tertentu sesuai dengan waktu dan strategi dalam penginformasianya.

HOW

Dengan membuat sebuah media mengenai waspada di lintasan pintu kereta api khususnya untuk penggendara motor.

II.8 Segmentasi

Karena objek permasalahannya dibatasi pada lintasan pintu kereta api Bandung, maka segmentasinya adalah sebagai berikut:

Target Primer

1. Demografis

Faktor ini dilihat dari usia target audiens, yaitu untuk pelajar SMA dan mahasiswa dengan rentan usia antara 17 – 25 tahun dengan gelar S1, jenis kelamin laki-laki dan perempuan yang digolongkan sebagai status ekonomi menengah.

2. Psikografis

Orang yang sibuk dengan kegiatan sehari – hari, merasa jenuh dengan polusi udara dan kemacetan lalu lintas, memakai kendaraan bermotor pribadi, juga yang yang suka sering dalam bepergian, dan mempunyai tantangan.

3. Geografis

Masyarakat yang berada di kawasan Jawa Barat yang difokuskan pada kota Bandung.

Target Sekunder

Segmentasi sekunder adalah segmentasi kedua atau setelah segmentasi primer dan tak kalah sama pentingnya, dalam segmentasi primer dijelaskan bahwa yang di targetkan adalah pengedara bermotor, tetapi efek yang di timbulkan memungkinkan bukan hanya pada pengendara bermotor, bisa saja bersifat umum, seperti mobil, sepeda, becak dan seluruh pengguna jalan yang ada di jalan Andir Padjajaran Bandung.