BAB II

KAMPANYE LARANGAN PENGGUNAAN SEPEDA MOTOR OLEH ANAK DI BAWAH UMUR DI KOTA CIMAHI

Dari uraian bab sebelumnya, permasalahan yang dibahas adalah mengenai pelarangan pengguna sepeda motor di kalangan remaja. Dalam hal ini banyak pihak yang sangat berperan dan yang bertanggung jawab atas hal ini diantara lain ialah orang tua, instansi sekolah, kepolisian dan masyarakat. Proses penanganan yang tepat atas hal ini merupakan bagian yang sangat penting untuk pencegahan pengguna sepeda motor oleh remaja di . Solusi yang diberikan atas penanganan masalah tersebut oleh pihak kepolisian haruslah sesuai dengan psikologi remaja pada saat itu. Untuk itu masyarakat perlu mengetahui perilaku remaja dan perlakuan yang tepat terhadap mereka.

II.1. Kampanye

II.1.1. Definisi kampanye

Rogers dan Storey (1987:7) mendefinisikan kampanye sebagai "serangkaian tindakan komunikasi yang terencana dengan tujuan menciptakan efek tertentu pada jumlah khalayak yang dilakukan secara berkelanjutan pada kurun waktu tertentu". Merujuk pada definisi ini maka setiap aktivitas kampanye komunikasi setidaknya harus mengandung empat hal yakni:

1. Tindakan kampanye yang ditujukan untuk menciptakan efek atau dampak tertentu.
2. Jumlah khalayak sasaran yang besar.
3. Biasanya dipusatkan dalam kurun waktu tertentu.
4. Melalui serangkaian tindakan komunikasi yang terorganisasi.

Kampanye dalam praktinya senantiasa mendayagunakan teori-teori dan teknik-teknik peruasi yang kebanyakan diperoleh di ruang-ruang laboratorium untuk kemudian diterapkan guna mencaai tujuan di lingkungan nyata. Dalam jenis-jenis kampanye pada prinsipnya adalah membicarakan motivasi yang melatar belakangi diselenggarakanya sebuah program kampanye. Motivasi tersebut pada akhirnya akan menentuka kea rah mana kampanye akan digerakkan dan apa tujuan yang akan dicapai.

II.1.2. Ciri-ciri kampanye

Kampanye merupakan wujud tindakan komunikasi yang terencana dan ditujukan untuk mempengaruhi khalayak. Kampanye menggunakan berbagai saluran komunkasi untuk menyampaikan gagasan-gagasan mereka. Setidaknya ada 7 ciri-ciri kampanye yaitu sebagai berikut;

- Sumber kampanye selalu dapat diidentifikasi secara jelas. Nama lembaga yang menjadi penyelenggara kampanye biasanya tercantum atau disebutkan dalam berbagai saluran komunikasi yang digunakan.
- Dalam hal ini kampanye senantiasa dilakukan dalam periode waktu tertentu. Kapan dan berapa lama sebuah program kampanye dilakukan selalu dinyatakan dengan jelas.
- Sifat gagasan-gagasan kampanye terbuka untuk diperdebatkan.
- Tujuan kampanye selalu jelas dan spesifik. Sebagian besar program kampanye memiliki tujuan yang dapat diukur dengan mudah. Tujuan kampanye juga sangat bervariasi bergantung pada jenisnya.
- Kampanye sangat menekankan kesukarelaan dan menghindari pendekatan *koersif*.

- Kampanye memiliki kode etik yang mengatur cara dilakukannya kegiatan.
- Dalam kampanye tujuan kedua belah pihak perlu diperhatikan agar tujuan dapat dicapai.

II.1.3. Kategori Kampanye

Menurut *Charles U. Larson* (1992:11) jenis kampanye dibagi kedalam tiga kategori yaitu:

- *Product-oriented campaigns* atau kampanye yang berorientasi pada produk umumnya terjadi dilingkungan bisnis. Istilah lain dari kampanye ini adalah commercial campaigns atau corporate campaigns. Motivasi yang mendasarinya adalah memperoleh keuntungan komersial.
- *Candidate-oriented campaigns* atau kampanye yang berorientasi pada kandidat umumnya dimotivasi oleh hasrat untuk meraik kekuasaan politik.Jenis kampanye ini dapat disebut pula sebagai political campaigns.
- *Ideological or cause oriented campaigns* adalah jenis kampanye yang berorientasi pada tujuan-tujuan yang bersifat khusus dan sering kali berdimensi perubahan sosial. Jenis kampanye ini biasa disebut juga social change campaigns. Kampanye ini ditujukan unutk menangani masalah-masalah sosial melalui perubahan sikap dan perilaku public yang tekait.

Dari perbedaan-perbedaan jenis-jenis kampanye diatas, pada prakteknya ketiga macam kampanye tersebut hampir tidak berbeda. Ketiganya dapat menggunakan strategi komunikasi yang sama untuk menjual produk, kandidat atau gagasan mereka kepada khalayak.

II.2. Sepeda Motor

Sepeda motor merupakan kendaraan yang paling diminati oleh masyarakat Indonesia. Hal ini disebabkan oleh beberapa faktor yaitu, sepeda motor merupakan kendaraan kelas menengah, tidak seperti mobil yang harganya terlalu mahal, sepeda motor termasuk kendaraan yang harganya cukup terjangkau oleh masyarakat Indonesia. Sepeda motor juga banyak diminati oleh masyarakat Indonesia, dikarenakan maraknya penawaran kredit sepeda motor oleh dealer sepeda motor, akibatnya jumlah sepeda motor terus bertambah dari tahun ke tahun. Menurut (Wulandari, D (2011, November 14). Pasar Sepeda Motor Jabar Tembus 4,36 juta. *Harian Bisnis Indonesia*.) mengemukakan bahwa di Jawa Barat jumlah sepeda motor pada tahun 2010 hingga 3.828.549 unit, dan bertambah pada tahun 2011 menjadi 4.365.698 unit sepeda motor.



Gbr II.1. Kemacetan sepeda motor
http://www.berita8.com/read/2011/05/09/3/42185/
diakses 01.04 WIB 20 Desember 2012

Semakin meningkatnya penggunaan sepeda motor menunjukkan bahwa, sepeda motor masih menjadi alat transportasi utama di Indonesia. Sepeda motor digunakan mulai dari masyarakat kalangan kelas bawah sampai kalangan kelas atas. Munculnya sepeda motor

jenis matik juga merupakan faktor semakin luas cakupan pengguna sepeda motor.

Sepeda motor juga memiliki banyak kelemahan selain memiliki kelebihannya. Salah satu kelemahan sepeda motor adalah desain sepeda motor yang terbuka, hal ini menimbulkan risiko benturan pada seluruh anggota tubuh pengendara sepeda motor apabila terjadi kecelakaan. Dampak kecelakaan yang terjadi akan lebih besar bila pengendara tidak menggunakan helm pelindung sesuai standar yang telah ditetapkan pemerintah, dan biasanya resiko yang ditimbulkan dari kecelakaan sepeda motor adalah kecacatan atau kematian.

II.2.1. Syarat Penggunaan Sepeda Motor

Timbulnya resiko keselamatan pengendara sepeda motor menjadi salah satu hal yang harus diperhatikan untuk mengendarainya. Oleh karena itu, dengan Undang-Undang lalu Lintas nomor 22 tahun 2009, pemerintah menetapkan peraturan untuk menjaga ketertiban dan keselamatan pengendara sepeda motor. Berikut ini merupakan ramngkuman dari undang-undang yang harus diperhatikan oleh pengguna sepeda motor:

1. Syarat usia pemegang SIM C adalah 17 tahun (UU No. 22 tahun 2009 Pasal 81 ayat 2)
2. Mengenakan helm Standar Nasional Indonesia (SNI), hal ni tertera dalam Pasal 57 Ayat (2) dan Pasal 106 Ayat (8). Sanksi bagi pelanggar aturan ini, pidana kurungan paling lama satu bulan atau denda paling banyak Rp 250.000 (Pasal 291). Sanksi yang sama juga akan dikenakan bagi penumpang yang dibonceng dan tidak mengenakan helm SNI.

3. Sanksi apabila pengendara motor tidak memiliki SIM, pengendara akan mendapatkan denda Rp 1.000.000,00. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan dan tidak memiliki SIM, akan dipidana dengan pidana kurungan empat bulan atau denda paling banyak Rp 1 juta (Pasal 281).
4. Konsentrasi dalam berkendara tertera dalam Pasal 283 UU Lalu Lintas, setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan secara tidak wajar akan dipidana dengan pidana kurungan paling lama tiga bulan kurungan atau denda paling banyak Rp 750.000,00.
5. Memperhatikan pejalan kaki dan pesepeda .Para pengendara, baik roda dua maupun roda empat/lebih, harus mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan pesepeda. Bagi pengguna sepeda motor yang tidak mengindahkan aturan, akan dikenakan Pasal 106 Ayat (2), dipidana dengan pidana kurungan paling lama dua bulan atau denda paling banyak Rp 500.000,00.
6. Pengemudi sepeda motor diwajibkan untuk memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan, seperti kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot, dan kedalaman alur ban. Hal ini diatur dalam Pasal 106 Ayat (3). Sanksi bagi pelanggarnya diatur Pasal 285 Ayat (1), dipidana dengan pidana kurungan paling lama satu bulan atau denda paling banyak Rp 250.000,00.
7. Membawa SIM dan STNK dalam bepergian. Bila kendaraan baru, diharuskan membawa surat tanda coba kendaraan bermotor yang ditetapkan Polri. Jika tidak membawanya sanksi kurungan paling lama dua bulan atau denda paling banyak Rp 500.000,00 akan dikenakan bagi pelanggarnya (Pasal 288 Ayat (1).

8. Menyalakan lampu utama pada saat malam hari. Bagi pengendara yang mengemudikan kendaraannya tanpa menyalakan lampu utama pada malam hari, dipindana dengan pidana kurungan paling lama satu bulan atau denda paling banyak Rp 250.000,00 (Pasal 293).
9. Menyalakan lampu pada siang hari. Saat ini, sudah bukan sosialisasi lagi. Bagi pelanggarnya akan dipidana dengan pidana kurungan paling lama 15 hari atau denda paling banyak Rp 100.000,00.
10. Memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah atau isyarat tangan, saat akan berbelok atau berbalik arah. Jika melanggar ketentuan ini, Pasal 284 mengatur sanksi kurungan paling banyak satu bulan atau denda Rp 250.000,00.
11. Para pengemudi yang akan berpindah jalur atau bergerak ke samping, wajib mengamati situasi lalu lintas di depan, samping dan dibelakang kendaraan serta memberikan isyarat. Jika tertangkap melakukan pelanggaran, akan dikenai sanksi paling lama satu bulan kurungan atau denda Rp 250.000,00 (Pasal 295).
12. Salah satu peraturan baru dalam UU Lalu Lintas yang baru. Pasal 112 ayat (3) mengatur, pengemudi kendaraan dilarang langsung berbelok kiri. Bunyi pasal tersebut "Pada persimpangan jalan yang dilengkapi dengan alat pemberi isyarat lalu lintas, pengemudi kendaraan dilarang langsung berbelok kiri, kecuali ditentukan lain oleh rambu lalu lintas atau pemberi isyarat lalu lintas".
13. Pengendara bermotor yang balapan di jalan akan dikenai pidana kurungan paling lama satu tahun atau denda paling banyak Rp 3.000.000 (Pasal 297).
14. Sesuaikan jalur dengan kecepatan dan ketentuan mengenai jalur atau lajur merupakan salah satu ketentuan baru yang

dimasukkan dalam UU Lalu Lintas Nomor 22 Tahun 2009, yang diatur dalam Pasal 108, bahwa sepeda motor, kendaraan bermotor yang kecepatannya lebih rendah, mobil barang, dan kendaraan tidak bermotor harus berada pada lajur kiri jalan.

II.2.2. Faktor Penyebab Kecelakaan

Banyak faktor yang menyebabkan kecelakaan sepeda motor. Dalam buku Kampanye Program Keselamatan Dinas Perhubungan Darat tahun 2008 ada beberapa faktor yang mempengaruhi kecelakaan :

1. Faktor manusia, manusia sebagai pemakai jalan yaitu sebagai pejalan kaki dan pengendara kendaraan. Pejalan kaki tersebut menjadi korban kecelakaan dan dapat juga menjadi penyebab kecelakaan. Pengemudi kendaraan merupakan penyebab kecelakaan yang utama, sehingga paling sering diperhatikan.
2. Faktor kendaraan, kendaraan bermotor telah dirancang dengan suatu nilai faktor keamanan bagi pengendaranya. Kendaraan harus siap pakai, oleh karena itu kendaraan harus dipelihara dengan baik sehingga semua bagian mobil berfungsi dengan baik. Dengan demikian pemeliharaan kendaraan tersebut diharapkan dapat:
    1) Mengurangi jumlah kecelakaan,
    2) Mengurangi jumlah korban kecelakaan pada pemakai jalan lainnya,
    3) Mengurangi besar kerusakan pada kendaraan bermotor.
3. Faktor kondisi jalan, sangat berpengaruh sebagai penyebab kecelakaan lalu lintas. Kondisi jalan yang rusak dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Begitu juga tidak

berfungsinya marka, rambu dan sinyal lalu lintas dengan optimal juga dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Ahli jalan raya dan ahli lalu lintas merencanakan jalan dan rambu-rambunya dengan spesifikasi standard, dilaksanakan dengan cara yang benar dan perawatan secukupnya.

4. Faktor lingkungan jalan, dalam hal ini mempengaruhi pengemudi dalam mengatur kecepatan (mempercepat, memperlambat, berhenti) jika menghadapi situasi seperti :
    1) Lokasi jalan:
        1. Di dalam kota (di daerah pasar, pertokoan, perkantoran,sekolah dan perumahan).
        2. Di luar kota (pedesaan).
    2) Iklim, Indonesia mengalami dua musim yaitu musim hujan dan musim kemarau. Kewaspadaan pengendara tentunya harus lebih tinggi pada musim hujan di mana jalanan akan lebih beresiko.
    3) Volume Lalu Lintas makin padat lalu lintas jalan, makin banyak pula kecelakaan yang terjadi, akan tetapi kerusakan tidak fatal, makin sepi lalu lintas makin sedikit kemungkinan kecelakaan akan tetapi fatalitas akan sangat tinggi. Adanya komposisi lalu lintas seperti tersebut diharapkan pada pengemudi yang sedang mengendarai kendaraannya agar selalu berhati-hati.

Selain resiko kecelakaan, pengendara sepeda motor memiliki resiko mengalami gangguan kesehatan dibandingkan alat transportasi lain. Bahaya debu merupakan resiko terhadap gangguan saluran pernafasan pengendara sepeda motor. Di samping itu, semakin meningkatnya jumlah sepeda motor sering dituding sebagai salah satu penyebab kemacetan di kota-

kota besar. Namun, tidak hanya sepeda motor, setiap kendaraan jenis kendaraan merupakan salah satu penyumbang kemacetan maupun kecelakaan lalu lintas. Faktor lain yang turut berperan pada kemacetan yaitu, masih minimnya minat masyarakat untuk menggunakan jasa transportasi umum. Penggunaan sepeda motor memang menuai banyak masalah, namun tak sedikit memberikan manfaat bagi kehidupan masyarakat. Perbaikan pada aspek kesehatan, keselamatan, sarana dan prasarana transportasi diharapkan dapat membuat sepeda motor menjadi alat transportasi masyarakat yang lebih aman dan nyaman.

II.3. Remaja

Masa remaja disebut pula sebagai masa penghubung atau masa peralihan antara masa kanak-kanak dengan masa dewasa. Pada periode ini terjadi perubahan-perubahan besar mengenai kematangan fungsi-fungsi rokhaniah dan jasmaniah. Yang sangat menonjol pada periode ini adalah kesadaran yang mendalam mengenai diri sendiri dengan mana anak muda mulai meyakini kemauan, potensi dan cita-cita sendiri.

Pada saat pertumubuhan ini anak muda atau pubescens (12-17 tahun) pada umumnya mengalami satu bentuk krisis, berupa kehilangan keseimbangan jasmani dan rokhani. Kadang harmoni fungsi-fungsi motoriknya terganggu. Sehingga dengan kejadian tadi pubescens sering tampak kaku dan kasar.

Masa remaja atau masa pubertas bisa dibagi dalam empat fase, yaitu:

1. Masa awal pubertas, disebut juga masa pueral atau pra-pubertas.
2. Masa menetang kedua.

3. Masa pubertas sebenarnya mulai pada umur 14 tahun. Masa pubertas pada anak wanita pada umumnya berlangsung lebih awal daripada pubertas anak laki-laki.
4. Fase adolesensi mulai pada usia 17 tahun sampai sekitar 19-21 tahun.

II.3.1. Periode Pueral (12-14 tahun)

Usia antara 5-11 tahun disebut sebagai masa latensi atau masa terikat. Pada periode ini macam-macam potensi dan kemampuan anak masih bersifat "tersimpan" atau belum berkembang. Maka akhir masa latensi itu disebut sebagai masa pueral atau pra-pubertas. Beberapa ahli mengemukakan bahwa usia 12-14 tahun merupakan masa pueral. Masa pueral atau masa pra-pubertas ini ditandai oleh berkembangnya tenaga pada fisik yang melimpah. Keadaan tersebut menyebabkan tingkah laku anak terlihat kasar, canggung, kurang sopan, liar dan lain-lain. Pada saat ini pertumbuhan jasmani sangat pesat. Bersamaan dengan pertumbuhan yang sangat cepat, berlangsung juga perkembangan intelektual yang sangat intensif sehingga minat anak pada dunia luar sangat besar. Perkembangan intelektual ini membangunkan macam-macam funsi psikis dan rasa ingi tahu sehingga tumbuh dorongan yang kuat untuk mencari ilmu pengetahuan dan pengalaman baru. Minat anak-anak puer itu sepenuhnya terarah pada hal-hal yang kongkrit. Khususnya karena minatnya terarah pada kegunaan-kegunaan teknis. Mereka belum menyukai teori-teori dan hal-hal yang abstrak. Sehubungan dengan daya tahan anak yang besar, dan pertumbuhan jasmani yang pesat, orang menandai proses ini dengan vitalitas yang besar. Oleh karena itu pada usia pra-pubertas atau pueral dan usia pubertas minat anak tertuju kepada aktivitas jasmaniah. Bentuk aktivitas jasmaniah

ini penting artinya penyaluran luapan energi yang berlimpah. Ini juga sebagai pemuas bagi kebutuhan anak untuk bergiat dan kebebasan dirinya.

Dengan adanya perkembangan fisik yang melimpah terjadilah penigkatan aktivitas. Namun bentuk dan isi aktivitas tersebut berbeda pada anak gadis dan anak laki-laki. Peningkatan aktivitas tersebut bukanya berarti peningkata agresivitas anak akan tetapi merupakan:

- Proses intensifikasi dari daya adaptasi anak terhadap realitas dunia.
- Merupakan usaha untuk lebih menguasai lingkungannya, dan mengatasi kesulitan-kesulitan hidup.

Semua kegiatan itu dimungkinkan oleh adanya prinsip perkembangan yang aktif dan dinamis pada anak. Sumber dari semua aktivitas terseut ialah:

1. Dorongan untuk tumbuh atau kemampuan untuk menjadi sesuatu.
2. Dorongan untuk mandiri.

Maka pada setiap individu normal selalu terdapat dorongan perkembangan untuk berproses menjadi sesuatu, yang selalu mengalami perubahan dan kemajuan yang dinamis. Perkembangan yang dinamis ini berlandaskan pada beberapa faktor seperti faktor bawaan sejak lahir atau faktor keturunan yang ditunjang oleh macam-macam pengaruh dari lingkungan. Disamping itu, dorongan berkembang selamanya disertai dorongan berjuang dan dorongan mencapai prestasi.

Di samping itu, pada fase pra-pubertas atau pueral terdapat pula gejala melemahnya ikatan-ikatan afektif dengan orang tua. Maka pada anak puer ini timbul peningkatan dari:

1. Rasa tanggunga jawab,
2. Rasa kebebasan,
3. Rasa ego-nya.

Pada usia pueral ini juga timbul kecenderungan-kecenderungan untuk melakukan perbuatan yang hebat-hebat. Namun perasaan hidup positif kuat ini juga sering membawa anak muda pada aktivitas mengasingkan diri. Yaitu menjauhkan diri dari kekuasaan orang tua, lalu menggerombol dengan kawan-kawan sebayanya dalam usahanya mendapatkan pengakuan terhadap dirinya khususnya dengan maksud mendapatkan dukungan fisik dan dukungan moril dari kawan-kawan sebayanya. Namun tampaknya yang ditemukan oleh anak-anak prapuber ini adalah perasaan-perasaan ketidak mantapan, tidak stabil, tidak puas dan ketidak mengertian.

Kontak sosial anak puer dengan kawan-kawannya sifatnya masih primitif dan masih longgar. Relasi anak puer adalah sehabat-sahabatnya ataupun dengan salah satu temannya. Relasi tersebut bersifat eksklusif dan unsure kesetiaan dijunjung tinggi. Khususnya anak-anak menghargai rasa loyal dan solider terhadap penderitaan.

II.3.2. Periode Pubertas (14-17 tahun)

Masa pubertas merupakan satu periode yang segera akan dilanjutkan oleh masa adolesensi yang disebut juga masa pubertas lanjut. Pada masa pubertas masih banyak terdapat unsur kekanak-kanakan. Namun pada usia puber muncul unsur baru, yaitu kesadaran akan kepribadian dan kehidupan batiniah sekaligus perkuatan dari rasa ego. Masa puebertas ini merupakan masa rekonstruksi. Dengan timbulnya kepercayaan diri, timbul pula kesanggupan menilai kembali tingkah laku sendiri yang dianggap tidak bermanfaat dan digantikan dengan

aktivitas yang lebih bernilai. Di samping itu mereka tidak mau dianggap kanak-kanak lagi dan ingin cepat-cepat dewasa. Oleh karena itu mereka suka berperilaku layaknya orang dewasa antara lain dengan merokok, ngebut dengan naik motor, berbohong dan bergaya layaknya orang dewasa.

Masa pubertas juga merupakan periode perjuangan untuk mandiri. Pada masa ini anak dicekam kepedihan hati, karena ia tidak memahami keadaan diri sendiri maupun situasi lingkungannya. Ringkasnya, anak muda pada usia ini tengah mengalami:

1. Pertentangan-pertentangan batin yang paling memuncak dalam kehidupannya.
2. Karena itu masa pubertas ini benar-benar periode penuh permasalahan dan jiwa yang sering berlawanan.
3. Timbulnya banyak kecemasan dan kebingungan pada anak muda.

Pada usia pubertas tersebut muncul aspirasi-aspirasi (peranan, usaha penigkatan), impian-impian hidup dan cita-cita. Tapi sebaliknya mungkin pula diiring timbulnya nafsu-nafsu rendah dan fikiran-fikiran yang paling inferior pada anak puber.

Proses identifikasi atau proses penyamaan diri pada usia puber ini memegang peranan penting sekali. Bentuknya bisa bervariasi dan bermacam-macam. Identifikasi dapat bermanfaat karena bisa memperkokoh perkembangan ego dan kepribadian anak serta memberikan sebuah dorongan. Akan tetapi, jika identifikasi ini begitu besar maka peristiwa ini akan mengakibatkan proses pengingkaran terhadap kepribadian sendiri. Sebab akan muncul kepribadian berpura-pura dan meniru-nirukan secara tidak sadar pribadi lain dan terjadi penghapusan jatidiri. Sedang tanpa identifikasi sama sekali

pribadi menjadi lemah dan akan timbul kecemasan. Oleh karena itu proses identifikasi memainkan peranan besar bagi lancar tidaknya relasi anak muda terhadap orang tua dan komunikasinya dengan lingkungan sosial yang lebih luas.

II.3.3. Peran Orang Tua Bagi Remaja

Orang tua merupakan orang yang sangat berpengaruh terhadap perilaku anak remaja. Salah satunya, hubungan komunikasi antara orang tua dan anak. Hubungan ini tidak lepas dari bagaimana pola didik yang diterapkan oleh orang tua terhadap anaknya. Selama ini, banyak kenakalan remaja terjadi bukan karena kurangnya pendidikan namun karena kurangnya perhatian. Anak remaja sangat membutuhkan pendamping untuk menghadapi setiap permasalahan yang anak remaja hadapi. Para remaja butuh ilmu tambahan dari orang tua mereka seperti pendidikan budi pekerti, belajar bersosialisasi dengan lingkungan sekitar, belajar memecahkan masalah melalui komunikasi dengan orang-orang terdekatnya. Dengan kurangnya komunikasi antara anak dan orang tua dapat menimbulkan konflik yang berawal dari kesalahpahaman. Maka, orang tua harus berperan aktif dalam memperhatikan anak-anak mereka.

Orang tua seharusnya mencegah dan mendidik anak-anak mereka yang masih di bawah umur, untuk tidak menggunakan sepeda motor, namun kenyataannya orang tua merupakan salah satu pihak yang menghancurkan anak-anak ini. Kebanyakan dari orang tua membiarkan anak-anak mereka yang belum cukup umur untuk mengendarai sepeda motor, terutama jenis sepeda motor automatis dan motor bebek, dengan alasan jenis motor tersebut mudah dikuasai oleh anak-anak mereka. Namun dalam kenyataanya, anak-anak di bawah umur mengalami

kesulitan dalam mengendarai sepeda motor, seperti terjatuh atau menabrak sesuatu bahkan seseorang.



Gbr II.2. Pengendara SMP dan sepeda motor
http://radarcirebon.com/2011/12/metropolis/
diakses 11.09 WIB 22 Desember 2012

Dengan tindakan orang tua yang membiarkan anak-anak mereka yang masih di bawah umur untuk menggunakan sepeda motor berarti, sudah siap kehilangan anak mereka dalam kecelakaan lalu lintas, siap bila anak mereka terluka atau cacat, dan siap menanggung biaya apabila anak mereka mengalami kecelakaan dengan pihak lain. Banyak orang tua yang beralasan bahwa, dengan membiarkan anak-anak mengendarai sepeda motor akan memudahkan mereka untuk bepergian, salah satunya ke sekolah, terutaman bila jarak antara sekolah dan rumah cukup jauh. Selain itu, orang tua justru memanfaatkannya untuk kepentingan lain seperti menyuruh anak mereka berbelanja, mengantarkan suatu barang atau mengantarkan orang tua mereka ke tempat kerja. Keputusan orang tua mempercayakan anak-anak mereka yang masih di bawah umur untuk mengendarai sepeda motor harus dengan pertimbangan yang matang, misalnya:

- Umur anak, apakah anak sudah cukup matang dan bertangung jawab dalam mengambil tindakan dalam mengemudikan sepeda motor di jalan raya. Diharapkan

anak dapat mempertimbangkan keselamatan orang lain dan dirinya.

- Kesetabilan emosi anak, jalanan yang macet dan ramai dapat menimbulkan kekesalan pada pengendara sepeda motor. Hal ini mengakibatkan anak sebagai pengendara mencoba untuk mendahului, dan tidak jarang dari mereka menyenggol kendaraaan lain.
- Resiko yang harus diambil, dalam pernyataan ini orang tua harus mempertimbangkannya, karena kemungkinan kecelakaan yang akan dihadapi oleh anak di jalan.

II.3.4. Peran Guru Bagi Siswa Remaja di Sekolah

Pihak sekolah sebagai pihak kedua yang terlibat dalam mendidik anak-anak di bawah umur juga ikut dalam memicu tingginya tingkat penggunaan sepeda motor dikalangan anak-anak di bawah umur. Pelajar SMA yang sebagian telah mencapai umur 17 tahun telah diperbolehkan mengendarai sepeda motor sesuai hukum yang berlaku dan bisa mendapatkan pengesahan dengan memiliki surat ijin mengemudi. Oleh karena itu, wajar sekolah-sekolah tingkat menegah atas ini tersedia sarana parkir untuk sepeda motor. Di sisi lain, beberapa sekolah mengizinkan siswa yang berumur dibawah 17 tahun menggunakan sepeda motor ke sekolah dan beberapa sekolah lainnya baru melarang dan menghimbau siswanya untuk tidak menggunakan sepeda motor ke sekolah bagi siswanya yang belum memenuhi syarat penggunaan sepeda motor. Pihak sekolah beralasan bahwa dengan menggunakan sepeda motor dapat mempercepat perjalan dari rumah ke sekolah, terutama bagi siswanya yang rumahnya cukup jauh dengan sekolah.

II.4. Akibat Penggunaan Sepeda Motor oleh Anak di Bawah Umur

Banyak sekali akibat yang ditimbulkan dengan adanya pengguna sepeda motor. Hal ini disebabkan oleh kejiwaan dan mental anak-anak di bawah umur, seperti belum adanya rasa tanggung jawab terhadap orang lain, emosi anak yang belum stabil dan belum bisa memperhitungkan keselamatan orang lain. Akibat yang ditimbulkan antara lain ialah:

- Hilangnya nyawa seseorang, baik penabrak atau dengan kata lain pengguna sepeda motor yang masih di bawah umur maupun yang ditabrak.
- Kecacatan, bila hal ini terjadi kepada anak, masa depan anak akan terhambat atau akan mengalami kendala dalam kehidupan selanjutnya. Apabila ini terjadi terhadap orang yang ditabrak, orang tua harus menanggung segala beban materi.
- Hilangnya jumlah materi, dengan kata lain, rusaknya sepeda motor karena kecelakaan dan sanksi dari kepolisian merupakan tanggung jawab orang tua.

II.5. Kota Cimahi

Kota Cimahi merupakan salah satu kota di Jawa Barat dan berbatasan langsung dengan kota Bandung dan dikelilingi oleh kabupaten Bandung. Hal ini mengakibatkan kota Cimahi menjadi perlintasan oleh warga kabupaten Bandung untuk menuju kota Bandung, demikian pula dari arah kota Bandung yang menuju kabupaten Bandung. Kota Cimahi hanya memiliki luas 4.039.373 Ha dengan jumlah penduduk 496.756 jiwa di bulan Juni 2012, selain itu kota Cimahi juga memiliki panjang jalan yang jumlahnya 1.180,907 km, yang terdiri dari jalan negara, jalan propinsi, jalan desa dan jalan kabupaten. Cimahi sebagai kota perlintasan dan kota yang memiliki

jalan yang cukup panjang, berdampak pada jumlah pengguna sepeda motor yang cukup banyak.

II.6. Target Audiens

Target audiens merupakan salah satu bagian terpenting dalam proses sebuah perencanaan kampanye. Dalam hal ini penulis menetapkan target audiens yang dapat dipengaruhi oleh kampanye, baik pengguna sepeda motor di bawah umur maupun anak remaja yang berusia di bawah 17 tahun yang belum menggunakan sepeda motor guna mencegah maupun menghentikan penggunaan sepeda motor oleh remaja yang berusia dibawah 17 tahun.

- Demografis

  - Jenis kelamin: Pria dan wanita
  - Kelompok umur: Orang tua, yaitu orang yang memiliki anak atau orang yang berstatus menikah (18-40 tahun). Kelompok orang tua dipilih karena pengawasan orang tua sangat berperan terhadap anak mereka yang berusia di bawah 17 tahun untuk tidak menggunakan sepeda motor.
  - Kelompok pendidikan: SMP dan perguruan tinggi.
  - Status ekonomi sosial: menengah atas dan kelas atas. Dipilihnya status ekonomi sosial tersebut karena remaja di bawah umur yang menggunakan sepeda motor adalah remaja yang memiliki sepeda motor dan kedua status sosial tersebut memungkinkan para remaja di bawah umur untuk mengemudikan sepeda motor.

- Geografis

  Penulisan tugas akhir ini dikhususkan untuk orang tua dan sekolah di kota Cimahi, sebagai sarana pencegah remaja di bawah umur untuk tidak menggunakan sepeda motor, ini dikarenakan remaja di

bawah umur di kota Cimahi merupakan salah satu faktor penyebab terjadinya kecelakaan.

- Psikografis

  Orang tua dan guru merupakan sosok yang berwibawa, terutama di hadapan remaja. Remaja memiliki kontrol diri yang lemah dengan ini diharapkan orang tua dan guru dapat mengontrol para remaja agar tidak menggunakan sepeda motor.