BAB II
PERANCANGAN MEDIA INFORMASI TENTANG ALAT KESELAMATAN DI KERETA API

II.1 Landasan Teori

Dalam melakukan perancangan media informasi tentang alat keselamatan di kereta api ini, ada beberapa landasan teori yang digunakan. Diantaranya yaitu teori tentang media informasi dan infografis.

II.1.1 Media Informasi

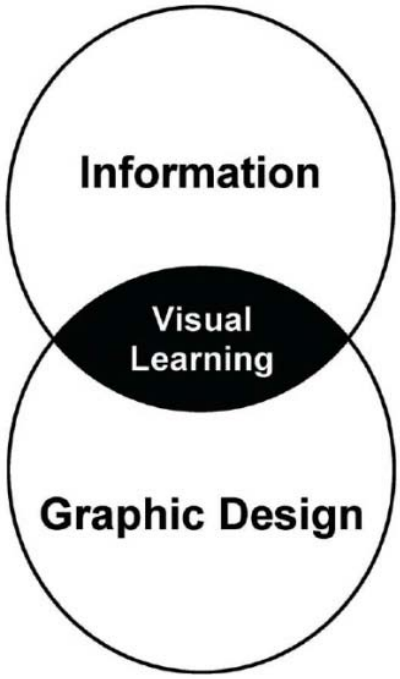
Sutopo (seperti dikutip Regina, 2014) media adalah perantara komunikasi antara komunikator (pengirim pesan) dan komunikan (penerima pesan). Sedangkan informasi dapat diartikan sebagai hasil dari pengolahan data dalam suatu bentuk lain yang lebih berguna dan lebih bermanfaat bagi penerimanya yang menggambarkan suatu kejadian-kejadian nyata untuk kemudian digunakan dalam pengambilan keputusan.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa media informasi berarti alat atau sarana yang digunakan untuk menyampaikan pesan berupa hasil dari pengolahan data dalam suatu bentuk yang lebih berguna untuk khalayak, yang kemudian dapat digunakan dalam pengambilan keputusan. Media informasi dalam perannya sebagai alat penyampai pesan, haruslah tepat sasaran, agar pesan dapat diterima dengan baik oleh penerima pesan itu sendiri, atau dalam hal ini khalayak.

II.1.2 Infografis

Infografis merupakan salah satu contoh media informasi. Infografis (singkatan dari grafis informasi) adalah sebuah gambar yang merupakan perpaduan antara data atau informasi dengan desain, membantu individu maupun organisasi secara ringkas berkomunikasi dengan khalayak sasarannya (Smiciklas, 2012, h.3).

Secara lebih formal, infografis didefinisikan sebagai visualisasi data atau ide-ide yang mencoba untuk menyampaikan informasi kompleks untuk khalayak dengan cara yang dapat dengan cepat dikonsumsi dan mudah dipahami (Smiciklas, 2012, h.3).



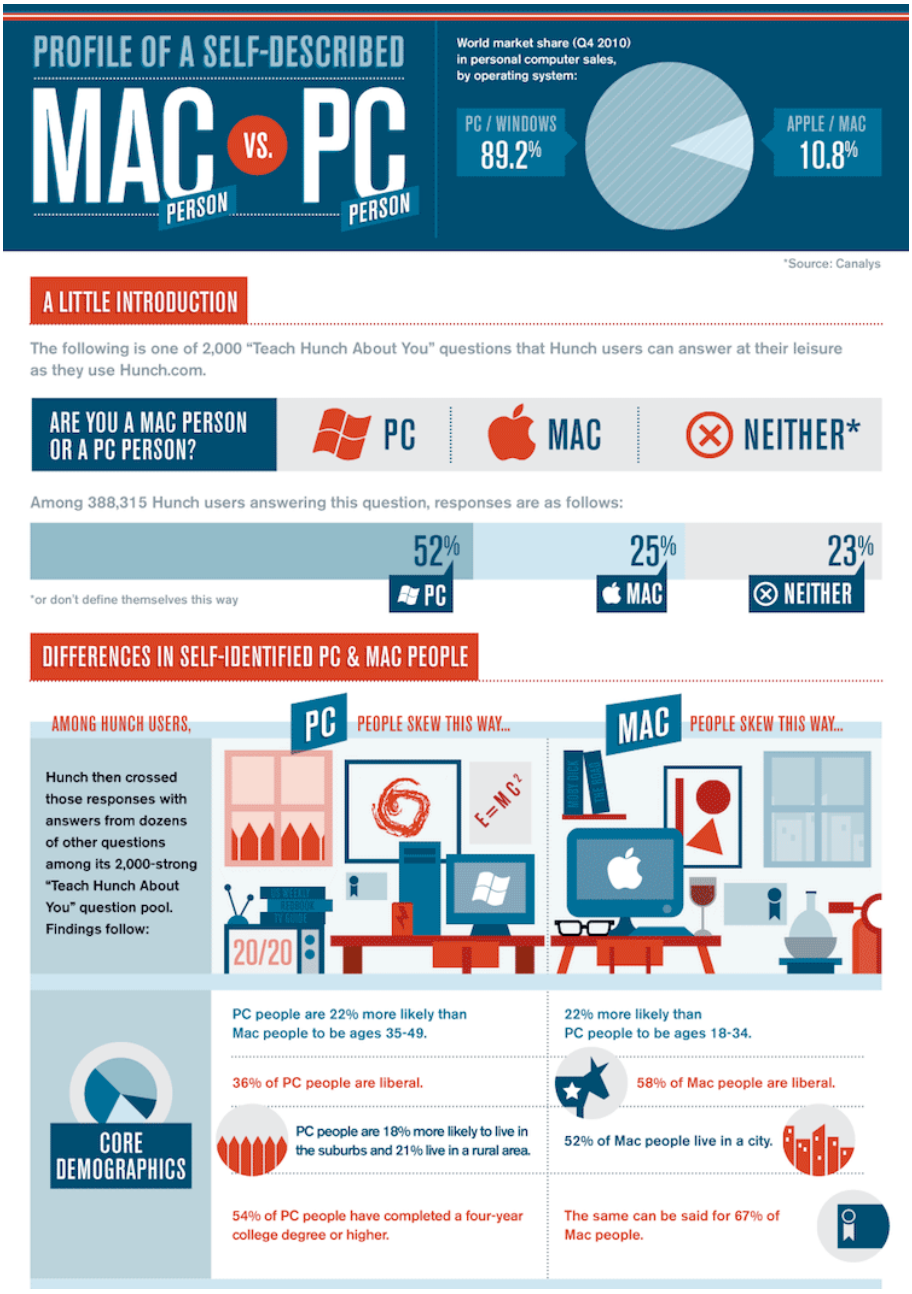
Gambar II.1 Anatomi infografis
Sumber: Smiciklas (2012)

Infografis dibagi menjadi tiga kategori berdasarkan formatnya, yaitu infografis statis, infografis bergerak dan infografis interaktif (Lankow, 2012, h.13).

- **Infografis Statis**

  Biasanya berisi informasi tetap. Interaksi pengguna mencakup melihat dan membaca. Yang ditampilkan ialah gambar diam. Kebanyakan bersifat naratif, namun bisa juga bersifat eksploratif. Ada tiga jenis utama konten infografis statis, antara lain:

  - Laporan dan presentasi.
  - Konten editorial untuk blogging dan distribusi sosial/humas.
  - Konten terpusat merek untuk blogging dan distribusi sosial/humas.

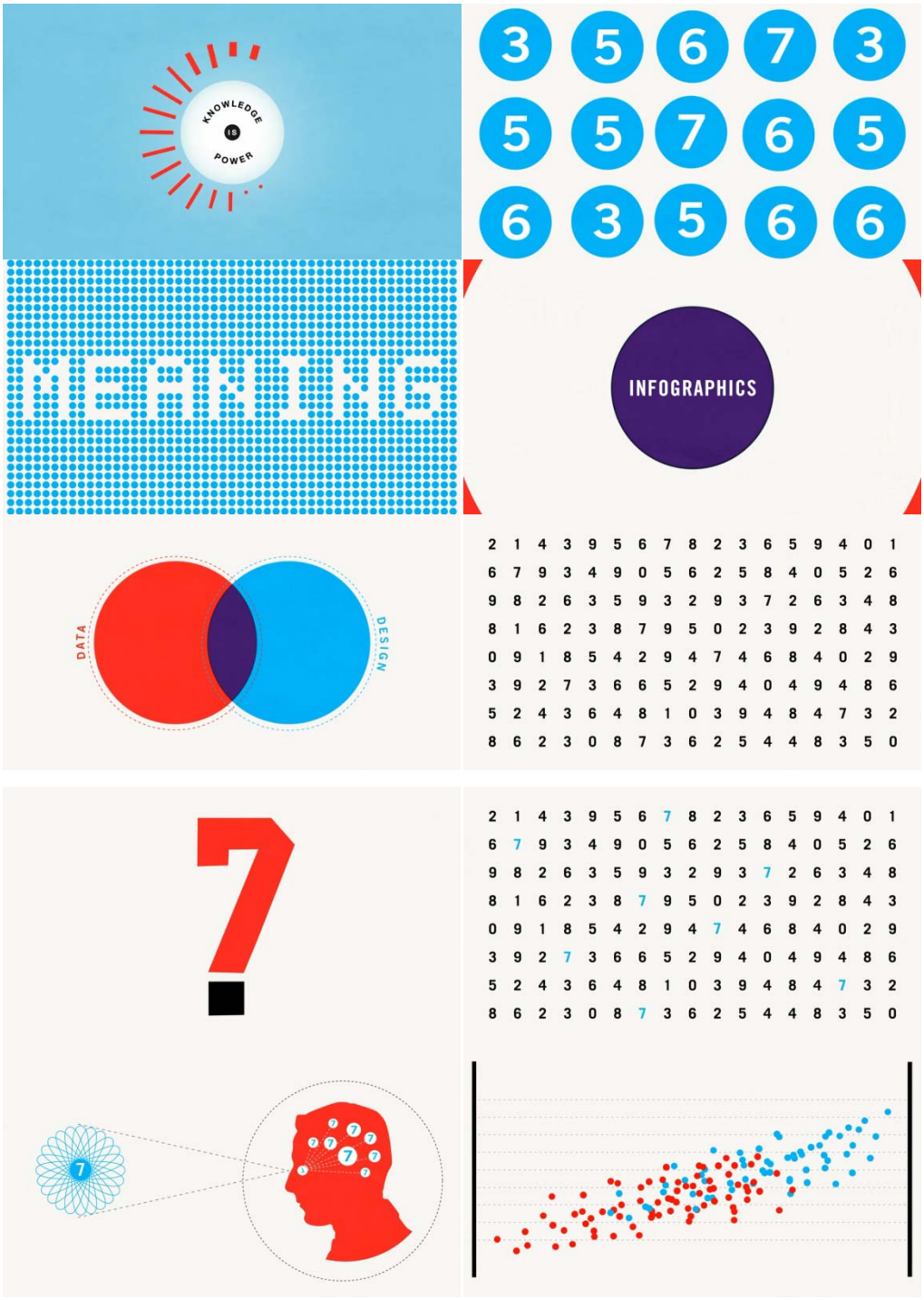


Gambar II.2 Contoh infografis statis

Sumber: Lankow (2012)

- **Infografis Bergerak**

  Dalam infografis bergerak, interaksi pengguna terdiri atas melihat, mendengarkan (jika ada suara narator), dan membaca. Yang ditampilkan adalah animasi atau gambar bergerak. Berbeda dengan infografis statis yang kandungan visualnya tidak berubah, konten visual dalam infografis bergerak dapat berubah sejalan dengan waktu.



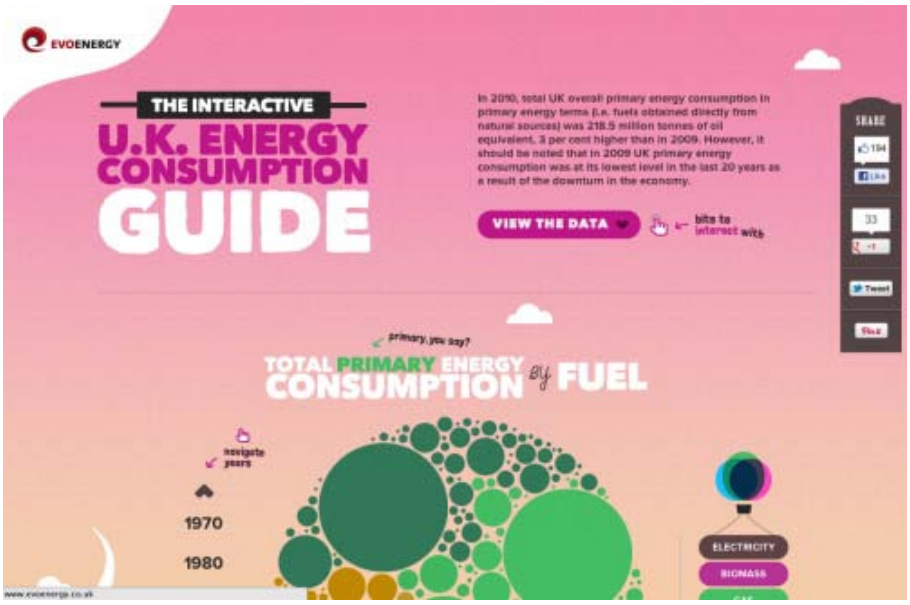
Gambar II.3 Potongan gambar dari contoh infografis bergerak

Sumber: https://www.youtube.com/watch?v=xekEXM0Vonc

(9 Juni 2015)

- **Infografis Interaktif**

  Dalam infografis Interaktif, informasi dapat bersifat tetap, namun dapat juga bersifat dinamis. Interaksi pengguna terdiri atas mengklik, mencari data secara spesifik, secara aktif membentuk konten yang disajikan, dan memilih informasi mana yang diakses dan divisualisasikan.



Gambar II.4 Contoh infografis interaktif

Sumber: http://sarahjustine.com/wpcontent/uploads/2013/12/ukenergy.jpg (9 Juni 2015)

Dalam merancang infografis, ada beberapa hal yang perlu diperhatikan, yaitu informasi atau data, *layout*, ilustrasi, tipografi, dan warna.

- Informasi, yaitu pengetahuan dalam bentuk kata-kata, angka-angka, atau konsep yang dapat dikomunikasikan. Sedangkan data adalah informasi yang dapat dikuantifikasi.
- *Layout*, pada dasarnya dapat dijabarkan sebagai tata letak elemen-elemen desain terhadap suatu bidang dalam media tertentu untuk medukung konsep atau pesan yang dibawanya. Me-*layout* adalah salah satu proses/tahapan kerja dalam desain (Rustan, 2009, h.0).
- Ilustrasi, yaitu penggambaran sebuah benda secara manual atau *vector*. Dalam infografis, ilustrasi dapat digunakan untuk menyajikan anatomi

sebuah benda atau untuk menambahkan daya tarik estetis (Lankow, 2014, h.19).

- Tipografi, secara garis besar dapat diartikan sebagai sebuah disiplin ilmu tentang tata cara memilih dan mengelola huruf (Supriyono, 2010, h.19). Pemilihan jenis dan karakter huruf, serta cara pengelolaannya akan sangat menentukan keberhasilan desain.
- Warna, merupakan salah satu elemen visual yang dapat dengan mudah menarik perhatian pembaca. Namun, pemilihan warna yang kurang tepat dapat merusak citra, mengurangi nilai keterbacaan, dan bahkan dapat menghilangkan gairah baca (Supriyono, 2010, h.70).

II.2 Objek Penelitian

Objek utama dalam penelitian ini yaitu alat keselamatan yang ada di kereta api. Data penelitian diperoleh melalui studi literatur, riset langsung di lapangan, dan juga melalui internet.

II.2.1 Kereta Api

Dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, pasal 1 ayat 2, menjelaskan bahwa kereta api sebagai sarana perkeretaapian dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api.

Di dalam Peraturan Pemerintah nomor 69 tahun 1998 menyebutkan bahwa moda transportasi kereta api memiliki karakteristik dan keunggulan khusus. Beberapa keunggulan dari kereta api adalah kemampuannya dalam mengangkut baik penumpang maupun barang secara massal, hemat energi, hemat dalam penggunaan ruang, memiliki faktor keamanan yang tinggi, tingkat pencemaran yang rendah, serta lebih efisien untuk angkutan jarak jauh.

II.2.2 PT Kereta Api Indonesia

PT Kereta Api Indonesia (Persero) atau PT KAI adalah Badan Usaha Milik Negara Indonesia yang menyelenggarakan jasa angkutan kereta api. Layanan PT Kereta Api Indonesia meliputi angkutan penumpang dan barang. Pada akhir Maret 2007, DPR mengesahkan revisi UU No. 13/1992 yang menegaskan bahwa investor swasta maupun pemerintah daerah diberi kesempatan untuk mengelola jasa angkutan kereta api di Indonesia. Pada tanggal 14 Agustus 2008 PT Kereta Api Indonesia melakukan pemisahan Divisi Jabodetabek menjadi PT KAI Commuter Jabodetabek (KCJ) untuk mengelola kereta api di daerah Jakarta dan sekitarnya (http://id.wikipedia.org). Saat ini PT KAI memiliki 469 unit lokomotif, dan 5758 unit gerbong yang siap beroperasi (laporan tahunan PT KAI tahun 2013).

II.2.3 Data Kecelakaan Kereta Api Tahun 2009 – 2013

Berikut ini adalah data kecelakaan kereta api yang diperoleh dari situs resmi Direktorat Jenderal Perkeretaapian

No.	Korban	2009	2010	2011	2012	2013
1.	Meninggal Dunia	57	79	39	4	0
2.	Luka Berat	122	93	45	8	0
3.	Luka Ringan	76	104	28	37	0
Total		255	276	112	49	0

Tabel II.1 Jumlah Korban Kecelakaan Kereta Api Tahun 2009 – 2013

Sumber: http://djka.dephub.go.id/statistik (2015)

No.	Jenis Kecelakaan	2009	2010	2011	2012	2013
1.	Tabrakan KA Dengan KA	5	3	1	2	0
2.	Tabrakan KA Dengan KA	21	26	22	0	0
3.	Anjlokan	41	25	23	21	25
4.	Terguling	7	4	2	2	1

5.	Banjir / Longsor	8	6	1	4	7
6.	Lain-lain	8	4	6	2	6
Total		90	68	55	31	39

Tabel II.2 Jumlah Kecelakaan Kereta Api Tahun 2009 – 2013
Sumber: http://djka.dephub.go.id/statistik (2015)

II.2.4 Peralatan Keselamatan Kereta Api

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia tahun 2014, pada lampirannya dinyatakan bahwa standar pelayanan minimum dalam perjalanan, kereta api harus dilengkapi fasilitas keselamatan dan keamanan. Yaitu untuk memberikan rasa aman dan menjamin keselamatan bagi pengguna jasa kereta api. Fasilitas yang dapat digunakan oleh para penumpang diantaranya adalah Alat Pemadam Api Ringan (APAR), Rem Darurat, dan Alat Pemecah Kaca. Alat-alat keselamatan tersebut ada pada setiap gerbong dan setiap kereta PT KAI.

- **Alat Pemadam Api Ringan (APAR)**



Gambar II.5 Alat Pemadam Api Ringan (APAR)
Sumber: PPKA Daop 2 Bandung (2015)

Digunakan apabila terjadi kebakaran di dalam kereta. APAR terdapat di bordes kereta. Cara penggunaanya dengan menekan tombol *Push* untuk membuka kunci dan gagang lemari alat ini. Kemudian dengan cara menarik gagang lemari dan ambil APAR. Lalu tarik atau cabut cincin yang ada di alat tersebut. Arahkan selang alat ini kedasar api. Lalu tekan tuas yang ada pada alat tersebut

untuk mengeluarkan isi dari alat tersebut. Maju secara hati-hati dan semprotkan dari samping ke samping.

- **Rem Darurat**

  Pada kereta api milik PT KAI terdapat 3 peralatan keselamatan yang berfungsi sebagai rem darurat, yaitu:

  - **Rem Tangan/Parkir**



Gambar II.6 Rem Tangan/Parkir
Sumber: PPKA Daop 2 Bandung (2015)

Letak rem ini berada di atas jendela dekat toilet atau di bordes, untuk rem bahaya yang ada di bordes cara penggunaanya memutarnya searah jarum jam. Dan untuk rem bahaya yang ada di kabin kereta letaknya diatas jendela dekat toilet, cara penggunaanya dengan memutar tuas tersebut.

  - **Rem Bahaya**



Gambar II.7 Rem Bahaya
Sumber: PPKA Daop 2 Bandung (2015)

Sedangkan Rem Bahaya terdapat di dekat kursi penumpang. Cara menggunakannya yaitu dengan menggeser kaca pelindung rem bahaya ke kanan, lalu tarik tuas yang ada didalamnya.

- **Katub Darurat**



Gambar II.8 Katub Darurat
Sumber: PPKA Daop 2 Bandung (2015)

Letak Katub Darurat ini berada di kabin kereta diatas jendela yang bertuliskan “Katub Darurat” di nomor tempat duduk 23D 23E. Cara penggunaanya dengan membuka pelindung alat ini. Lalu membuka segel yang terpasang di keran katub dan tarik Katub ke arah atas.

- **Palu Pemecah Kaca**



Gambar II.9 Palu Pemecah Kaca
Sumber: PPKA Daop 2 Bandung (2015)

Dalam keadaan darurat palu ini bisa memecahkan kaca untuk keluar dari kereta jika pintu macet atau tidak bisa dibuka. Letak Palu Pemecah Kaca berada di dalam kabin kereta, diatas jendela tempat duduk yang bernomorkan 19D 19E. Cara penggunaanya adalah dengan membuka kaca pelindung palu tersebut dengan menggeser kacanya ke arah kanan, ambil palunya lalu pecahkan kaca untuk keluar dari kereta.

II.2.5 Data Lapangan

Untuk mengetahui seberapa jauh pengetahuan calon penumpang kereta api mengenai alat keselamatan yang ada di kereta api, dilakukan survei dengan cara menyebar kuisioner di sebuah stasiun. Penentuan sampel dilakukan menggunakan rumus Slovin (seperti dikutip Sarwono, 2007) yaitu:

$$\text{n} = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

dimana:

n = ukuran sampel

N = ukuran populasi

e = toleransi tingkat kesalahan

Survei dilakukan di stasiun Bandung. Ukuran populasi ditetapkan dari jumlah calon penumpang kereta api pada satu waktu di stasiun tersebut, yaitu sekitar 200 orang. Sementara toleransi tingkat kesalahan yang digunakan yaitu sebesar 10% atau 0,1, maka:

$$\text{n} = \frac{200}{1 + 200 \times 0{,}1^2}$$

$$\text{n} = \frac{200}{3}$$

$$\text{n} = 66{,}67$$

(dibulatkan menjadi 67)

Diperoleh bahwa ukuran sampel yaitu sebanyak 67 orang. Berikut ini adalah hasilnya:

Alat Keselamatan	Calon penumpang yang tahu cara meng-gunakannya	Calon penumpang yang tidak tahu cara menggunakannya
Alat Pemadam Api	14	53
Rem Tangan/Parkir	4	63
Rem Bahaya	7	60
Katub Darurat	4	63
Palu Pemecah Kaca	32	35

Tabel II.3 Pengetahuan calon penumpang mengenai alat keselamatan di kereta api
Sumber: Dokumentasi Pribadi (2015)

Dari survei yang telah dilakukan dapat disimpulkan bahwa masih banyak calon penumpang yang belum mengetahui tentang cara menggunakan alat keselamatan di kereta api.

II.3 Analisa

Masalah yang ada dianalisa menggunakan metode pertanyaan Kipling atau yang lebih dikenal dengan 5W+1H (*what, who, where, when, why, how*). Metode ini melibatkan pemikiran investigasi, sehingga dengan aplikasi pertanyaan yang benar akan menghasilkan analisa permasalahan yang lengkap sehingga solusi yang dicapai akan tepat dan efisien.

- ***What* (Apa)**
  - Apa yang menjadi inti permasalahan?

    Banyak masyarakat pengguna jasa layanan kereta api yang belum mengetahui tentang cara menggunakan peralatan keselamatan yang ada di kereta api.
  - Apa yang membuat permasalahan ini penting?

    Keselamatan merupakan hal yang selalu diutamakan dalam beraktivitas, salah satunya dalam melakukan perjalanan menggunakan kereta api. Oleh karena itu pemahaman penumpang kereta api tentang alat keselamatan yang

ada di kereta api merupakan hal yang sangat penting, guna meminimalisir dampak atau mencegah kecelakaan kereta api.

- ***Who*** **(Siapa)**
  - Siapa yang terlibat dan perlu dilibatkan dalam persoalan ini?
    Masyarakat pernggguna jasa layanan kereta api, PT Kereta Api Indonesia sebagai penyedia jasa layanan kereta api itu sendiri.
  - Untuk siapa solusi permasalahan ini dibuat?
    Untuk masyarakat pengguna jasa layanan kereta api.

- ***When*** **(Kapan)**
  - Kapan masalah ini timbul?
    Sebenarnya masalah ini sudah timbul sejak lama. Karena hingga saat ini, masih banyak penumpang kereta api yang belum paham mengenai peralatan keselamatan yang ada di kereta api. Hal tersebut diperkuat dengan kesaksian Ririn, salah seorang pramugari Kereta Api Malabar yang mengalami kecelakaan pada tanggal 4 April 2014 di Tasikmalaya akibat longsor yang terjadi. Saat detik-detik terjadinya kecelakaan, hanya Ririn yang berinisiatif mengaktifkan rem bahaya. Hingga dampak kecelakaan pun berhasil diminimalisir.
  - Kapan solusi permasalahan ini dibutuhkan?
    Sesegera mungkin, mengingat pentingnya pemahaman para penumpang tentang peralatan keselamatan yang ada di kereta api.

- ***Where*** **(Dimana)**
  - Dimana masalah ini terjadi?
    Masalah ini terjadi di Daerah Operasi (Daop) Kereta Api, yaitu Daop II hingga Daop IX. Antara lain: Daop II Bandung, Daop III Cirebon, Daop IV Semarang, Daop V Purwokerto, Daop VI Yogyakarta, Daop VII Madiun, Daop VIII Surabaya, dan Daop IX Jember.

Daop I dikelola oleh PT KCJ. PT KCJ sudah melengkapi gerbongnya (kereta KRL) dengan instruksi yang jelas tentang penggunaan alat keselamatan.



Gambar II.10 Instruksi tata cara penggunaan alat keselamatan di KRL

Sumber:

http://assets.kompasiana.com/statics/files/2014/02/1392382372314623853.jpg (15 Juni 2015)

- ***Why* (Kenapa)**
  - Kenapa masalah ini timbul?

    Berdasarkan survei yang sudah dilakukan di Stasiun Bandung, diperoleh informasi bahwa banyak penumpang kereta api yang tidak mengetahui tentang fungsi dan cara penggunaan peralatan keselamatan yang ada di kereta api, dikarenakan PT KAI masih kurang optimal dalam melaksanakan sosialisasi tentang peralatan keselamatan tersebut.

- ***How* (Bagaimana)**
  - Bagaimana cara mengatasi permasalahan ini?

    Yaitu dengan merancang media informasi yang efektif untuk membantu penumpang kereta api dalam memahami fungsi serta cara menggunakan peralatan keselamatan yang ada di kereta api.

II.4 Target Audience

Yang menjadi *target audience*-nya adalah seluruh masyarakat pengguna jasa layanan kereta api yang dikelola oleh PT KAI. Dengan umur 17 tahun keatas, mengingat beberapa peralatan keselamatan kereta api itu sendiri yang terletak agak tinggi sehingga diperlukan orang dewasa atau paling tidak masa remaja akhir untuk mengoperasikan peralatan keselamatan kereta api tersebut.

II.5 Ringkasan dan Solusi

Setelah dilakukan analisa terhadap masalah, diperoleh solusi untuk menangani masalah kurangnya pengetahuan penumpang kereta api tentang peralatan keselamatan yang ada di kereta api, yaitu dengan merancang sebuah infografis statis yang dicetak dalam bentuk *sticker*. Dengan langkah penyebaran yang tepat diharapkan media informasi ini dapat secara langsung mengenai sasaran.