

BAB III

METODOLOGI DESAIN

3.1 Sistematika Perancangan

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metodologi kualitatif. Metode kualitatif adalah pendekatan penelitian yang digunakan untuk memahami fenomena, pengalaman, atau perspektif individu atau kelompok secara mendalam melalui pengumpulan data non-numerik, seperti wawancara, observasi, atau analisis dokumen. Pendekatan ini bertujuan untuk mengeksplorasi makna, pola, dan pemahaman dari konteks sosial, budaya, atau perilaku manusia. Karakteristik Metodologi Kualitatif antara lain:

- a. Berfokus pada Pemahaman Kontekstual: Mengkaji fenomena dalam konteks alamiah, seperti tempat atau situasi di mana fenomena terjadi.
- b. Data Bersifat Deskriptif: Data yang dikumpulkan biasanya berupa teks, gambar, atau catatan lapangan, bukan angka.
- c. Pendekatan Induktif: Analisis data dilakukan dengan membangun pola atau teori dari data, bukan menguji hipotesis yang sudah ada.
- d. Subjektivitas dan Perspektif Partisipan: Mengutamakan pengalaman, pandangan, dan interpretasi individu yang terlibat dalam penelitian.
- e. Fleksibel dan Dinamis: Proses penelitian sering kali berubah sesuai dengan perkembangan pemahaman peneliti selama penelitian berlangsung.

3.2 Metode Pencarian Data

Metode pencarian data berupa wawancara mendalam dan observasi. Wawancara adalah proses melibatkan interaksi langsung dengan partisipan untuk mendapatkan pemahaman yang kaya tentang pengalaman atau perspektif mereka. Sedangkan untuk observasi adalah analisis terhadap dokumen, teks, atau media yang relevan dengan topik penelitian. Subjek yang akan diwawancara adalah

lembaga Polsek Pondok Aren yang berlokasi di Jl. Graha Raya Bintaro No.3, Parigi Baru, Kec. Pd. Aren, Kota Tangerang Selatan, Banten 15222.

3.3 Hasil Analisis Data

Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak IPDA Dimas Angga PSH yang merupakan perwakilan dari Polsek Pondok Aren, dapat disimpulkan bahwa meskipun jumlah kecelakaan lalu lintas yang secara spesifik disebabkan oleh penggunaan handphone saat berkendara tidak tergolong tinggi secara statistik di wilayah tersebut, fenomena ini tetap menjadi perhatian. Pihak kepolisian menyatakan kesiapannya untuk menyediakan data pendukung jika dibutuhkan dalam format yang lebih terstruktur seperti grafik atau diagram.

Dalam pengamatan Polsek, kelompok usia remaja, khususnya yang berada dalam rentang usia 12 hingga 17 tahun, merupakan segmen yang paling sering terlibat dalam pelanggaran maupun kecelakaan yang berkaitan dengan penggunaan handphone saat berkendara. Hal ini diperparah oleh fakta bahwa sebagian dari mereka belum memiliki Surat Izin Mengemudi, namun tetap mengoperasikan kendaraan, terutama sepeda motor. Sepeda motor memang disebut sebagai jenis kendaraan yang paling sering terlibat dalam kasus semacam ini karena aktivitas penggunaannya lebih mudah terlihat secara langsung oleh petugas di lapangan.

Pola waktu terjadinya kecelakaan pun cukup beragam, namun umumnya lebih dominan terjadi pada sore hingga malam hari, meskipun pada pagi atau siang hari risiko tetap ada tergantung pada kepadatan lalu lintas. Dalam hal ini, kepolisian menyadari bahwa faktor situasional seperti volume kendaraan dan tingkat kewaspadaan pengendara sangat memengaruhi.

Untuk menanggulangi persoalan ini, Polsek Pondok Aren telah melaksanakan program preventif dalam bentuk sosialisasi ke sekolah-sekolah, terutama di tingkat SMP dan SMA. Melalui unit Bina Masyarakat (Binmas), kegiatan penyuluhan dilakukan untuk memberikan edukasi mengenai keselamatan

berlalu lintas, termasuk bahaya penggunaan handphone saat mengemudi. Dari pengalaman mereka di lapangan, alasan yang paling sering disampaikan pengemudi ketika tertangkap menggunakan handphone adalah untuk menerima panggilan, mengakses peta digital (Google Maps), atau membalas pesan.

Terkait kampanye berbasis media digital, pihak Polsek menyatakan dukungan penuh terhadap ide kampanye edukatif melalui animasi 2 dimensi. Menurut mereka, pendekatan ini sangat relevan dengan karakteristik media komunikasi masa kini yang cenderung visual dan berbasis digital. Selain itu, animasi dinilai lebih hemat biaya dan dapat menjangkau masyarakat secara luas melalui platform media sosial. Pihak kepolisian juga menyatakan kesediaannya untuk memberikan masukan terhadap isi animasi agar kontennya sesuai dengan fakta di lapangan dan dapat dipertanggungjawabkan secara institusional.

Lebih lanjut, Polsek membuka kemungkinan kerja sama untuk mempublikasikan karya animasi edukasi tersebut melalui akun resmi media sosial milik kepolisian, bahkan mempertimbangkan untuk menayangkannya melalui media seperti videotron, asalkan kontennya telah melalui proses evaluasi dan persetujuan oleh pihak Polres. Prosedur kerja sama akan difasilitasi melalui koordinasi dengan bagian Humas Polsek, dan pemohon diwajibkan untuk mengajukan permohonan resmi apabila ingin menggunakan logo atau identitas institusi dalam produk kampanye.

Secara keseluruhan, wawancara ini menunjukkan bahwa pihak kepolisian terbuka terhadap inovasi kampanye keselamatan lalu lintas yang bersifat edukatif dan digital, khususnya yang menasar generasi muda sebagai kelompok paling rentan. Dukungan ini memberikan peluang besar bagi integrasi media visual seperti animasi 2 dimensi dalam upaya menekan angka kecelakaan dan meningkatkan kesadaran publik mengenai pentingnya berkendara dengan penuh konsentrasi.



Gambar 3.1. Foto bersama Bapak IPDA Dimas Angga

Selanjutnya, berdasarkan hasil wawancara dengan dua narasumber, yaitu Bapak Vincent seorang karyawan swasta dan Bapak Saipul seorang pengemudi ojek online, dapat disimpulkan bahwa penggunaan handphone saat berkendara masih menjadi praktik yang umum dilakukan, meskipun keduanya menyadari adanya risiko bahaya yang menyertainya. Alasan utama penggunaan handphone selama berkendara berkaitan dengan kebutuhan komunikasi yang mendesak, baik dalam konteks pekerjaan maupun menerima informasi saat dalam perjalanan.

Kedua narasumber mengakui bahwa mereka pernah hampir mengalami kecelakaan lalu lintas akibat menurunnya konsentrasi ketika menggunakan handphone di jalan. Salah satu narasumber hampir menabrak pejalan kaki karena pandangan terhalang kendaraan besar di sampingnya, sedangkan narasumber lainnya hampir diserempet kendaraan lain saat sedang melihat notifikasi pesan. Kejadian-kejadian tersebut memperkuat kesadaran bahwa aktivitas menggunakan handphone, bahkan dalam bentuk komunikasi suara sekalipun, dapat mengganggu fokus dan membahayakan keselamatan pengguna jalan lainnya.

Meskipun frekuensi penggunaan handphone saat berkendara bervariasi, kedua narasumber sepakat bahwa tindakan tersebut berisiko dan tidak semestinya

dilakukan dalam kondisi kendaraan bergerak. Salah satu narasumber bahkan menyatakan bahwa ia berusaha menepi terlebih dahulu sebelum menggunakan perangkatnya, sebagai bentuk mitigasi terhadap potensi kecelakaan.

Terkait dengan pendekatan kampanye keselamatan melalui media animasi 2 dimensi, kedua narasumber memberikan tanggapan positif. Mereka menilai bahwa media animasi merupakan sarana yang efektif, terutama untuk menjangkau masyarakat dari berbagai kelompok usia, khususnya generasi muda. Mereka juga menyatakan minat untuk menonton animasi kampanye apabila dipublikasikan secara resmi oleh pihak kepolisian melalui media sosial atau platform digital lainnya. Hal ini menunjukkan bahwa pendekatan komunikasi visual melalui animasi memiliki potensi kuat dalam menyampaikan pesan keselamatan lalu lintas secara lebih menarik dan mudah diterima.

Secara keseluruhan, wawancara ini memperlihatkan bahwa masih terdapat celah antara kesadaran dan perilaku berkendara yang aman. Oleh karena itu, diperlukan pendekatan kampanye yang komunikatif, persuasif, dan relevan dengan media yang digemari masyarakat masa kini, salah satunya adalah animasi 2 dimensi.

Penggunaan ponsel saat berkendara di Indonesia telah menjadi isu keselamatan lalu lintas yang sangat krusial. Berbagai data dan penelitian menunjukkan bahwa distraksi yang disebabkan oleh aktivitas menggunakan ponsel, baik untuk menelepon, mengirim pesan, hingga menggunakan media sosial secara signifikan meningkatkan risiko kecelakaan di jalan raya. Gangguan ini termasuk dalam kategori penyebab utama kecelakaan lalu lintas bersama dengan aktivitas lain seperti makan atau membaca saat mengemudi. Berdasarkan data dari Honda Indonesia tahun 2019, tercatat sekitar 5.000 kasus kecelakaan yang disebabkan oleh gangguan berkendara, dengan kelompok usia 20 hingga 24 tahun sebagai penyumbang terbanyak. Ini menunjukkan bahwa generasi muda sangat rentan terhadap kebiasaan multitasking digital saat berada di belakang kemudi.

Penelitian dari Universitas Jenderal Soedirman pada tahun 2022 juga memperkuat fakta ini. Penelitian tersebut mengungkapkan bahwa risiko kecelakaan meningkat tajam seiring bertambahnya durasi penggunaan ponsel saat berkendara. Dalam simulasi yang dilakukan, penggunaan ponsel selama 10 detik pada kondisi jalan yang relatif aman seperti empat lajur dengan lalu lintas sepi tidak menunjukkan peningkatan risiko yang signifikan. Namun, saat durasi penggunaan meningkat menjadi 25 detik pada jalan dua lajur dengan lalu lintas padat, risiko kecelakaan melonjak hingga 70 persen. Yang paling mengkhawatirkan adalah ketika durasi mencapai 45 detik, risiko kecelakaan diprediksi mencapai 100 persen, menunjukkan bahwa distraksi dalam hitungan detik pun bisa berakibat fatal, terutama dalam kondisi lalu lintas yang padat dan jalan sempit.

Lebih lanjut, data dari Korlantas Polri memperlihatkan bahwa pelanggaran penggunaan ponsel saat berkendara didominasi oleh pengendara sepeda motor. Hal ini sangat berbahaya mengingat pengendara motor memiliki tingkat kerentanan yang jauh lebih tinggi dibandingkan pengendara mobil. Banyak kasus kecelakaan yang melibatkan sepeda motor terjadi akibat kelalaian pengendara yang menggunakan ponsel sambil berkendara. Salah satu contohnya adalah tabrakan antara mobil dan seorang polisi di Klaten, yang diduga kuat disebabkan oleh pengemudi yang terdistraksi oleh ponsel.

Dari sisi penegakan hukum, Indonesia sebenarnya telah memiliki regulasi yang cukup jelas terkait larangan penggunaan ponsel saat mengemudi. Pasal 283 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur bahwa pengemudi yang menggunakan ponsel dapat dikenai sanksi berupa denda maksimal Rp750.000 atau kurungan penjara selama tiga bulan. Namun, realitas di lapangan menunjukkan bahwa upaya penegakan hukum masih belum sepenuhnya efektif. Operasi Zebra Intan yang dilakukan pada tahun 2019 di Kalimantan Selatan menunjukkan bahwa selama 14 hari operasi, terdapat 415 pengendara yang ditilang karena menggunakan ponsel saat berkendara. Meskipun angka kecelakaan mengalami sedikit penurunan, jumlah korban jiwa justru

meningkat, menandakan bahwa pelanggaran yang terjadi mungkin memiliki dampak yang lebih fatal.

Secara keseluruhan, penggunaan ponsel saat berkendara di Indonesia merupakan persoalan serius yang membutuhkan perhatian lintas sektor. Meskipun telah ada regulasi dan upaya penindakan, tingkat kesadaran masyarakat masih tergolong rendah. Diperlukan langkah-langkah tambahan, baik dari sisi edukasi publik, pengawasan teknologi, maupun inovasi rekayasa lalu lintas, untuk menekan angka pelanggaran dan mencegah lebih banyak korban jiwa di masa mendatang.

Dari kedua narasumber di atas bisa disimpulkan bahwa mereka pernah menggunakan handphone saat berkendara dan pernah hampir mengalami kecelakaan, namun mereka tetap berusaha untuk mengurangi penggunaannya dan mencegah kecelakaan dengan berhenti dipinggir jalan jika ingin menggunakan handphone saat berkendara.

Penggunaan ponsel saat berkendara di Indonesia telah menjadi perhatian serius karena kontribusinya terhadap peningkatan kecelakaan lalu lintas. Berikut adalah hasil analisis data terkait dengan penelitian ini.

1. Peningkatan Kasus Kecelakaan Akibat Penggunaan Ponsel

- a. Terdapat sekitar 5.000 kasus kecelakaan yang disebabkan oleh gangguan saat mengemudi, termasuk penggunaan ponsel, makan, membaca, dan aktivitas lain. Kelompok usia 20-24 tahun menjadi penyumbang terbesar dalam statistik ini. (Honda Indonesia, 2019)
- b. Operasi Zebra Intan 2019 di Kalimantan Selatan: Selama 14 hari operasi, 415 pengendara ditilang karena menggunakan ponsel saat berkendara. Meskipun jumlah kasus kecelakaan menurun dari 214 menjadi 206 dibandingkan triwulan sebelumnya, fatalitas meningkat dari 92 menjadi 98 jiwa. (Antara News, 2019)

2. Risiko Kecelakaan Berdasarkan Durasi Penggunaan Ponsel

Penelitian oleh Hasyim Asyari dan timnya menunjukkan bahwa risiko kecelakaan meningkat seiring dengan lamanya penggunaan ponsel saat berkendara:

- a. 10 Detik Penggunaan: Risiko kecelakaan rendah (0%) pada jalan empat lajur dengan lalu lintas sepi.
- b. 25 Detik Penggunaan: Risiko kecelakaan meningkat hingga 70% pada jalan dua lajur dengan lalu lintas padat.
- c. 45 Detik Penggunaan: Risiko kecelakaan mencapai 100% pada jalan dua lajur dengan lalu lintas padat. (Unsoed, 2022)

3. Dominasi Pengendara Sepeda Motor dalam Pelanggaran

Menurut Korlantas Polri, pelanggaran penggunaan ponsel saat berkendara lebih banyak dilakukan oleh pengendara sepeda motor. Kasus kecelakaan seperti tabrakan mobil dengan polisi di Klaten disinyalir akibat kelalaian pengemudi yang menggunakan ponsel saat mengemudi. (Kompas Otomotif, 2024)

4. Upaya Penegakan Hukum

Larangan penggunaan ponsel saat berkendara diatur dalam Pasal 283 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dengan sanksi denda maksimal Rp750.000 atau kurungan tiga bulan. (Kompas Otomotif, 2024)

3.4 Kesimpulan Hasil Analisis

Berikut ini adalah tabel kesimpulan wawancara dari narasumber pihak Polsek Pondok Aren, Bapak IPDA Dimas Angga PSH tentang penggunaan handphone saat berkendara:

Pertanyaan	Kesimpulan
1. Apakah Polsek Pondok Aren memiliki data atau statistik terkait	Pihak Polsek Pondok Aren menyatakan bahwa secara statistik,

<p>jumlah kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh penggunaan handphone saat berkendara dalam 1–2 tahun terakhir?</p>	<p>jumlah kasus kecelakaan lalu lintas yang secara spesifik disebabkan oleh penggunaan handphone masih tergolong kecil. Namun, pihak kepolisian bersedia memberikan data pendukung berupa visualisasi statistik dalam bentuk diagram apabila dibutuhkan untuk keperluan penelitian lebih lanjut.</p>
<p>2. Apakah ada kategori usia tertentu yang paling sering terlibat dalam kecelakaan akibat penggunaan handphone saat berkendara? Jika ada, usia berapa yang paling dominan?</p>	<p>Berdasarkan pengamatan Polsek Pondok Aren, kelompok usia yang paling sering terlibat dalam kecelakaan akibat penggunaan handphone saat berkendara adalah remaja berusia antara 12 hingga 17 tahun. Kelompok ini umumnya belum memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM), namun tetap mengendarai kendaraan, sehingga tingkat risiko kecelakaan menjadi lebih tinggi.</p>
<p>3. Jenis kendaraan apa yang paling banyak terlibat dalam kasus kecelakaan akibat menggunakan handphone saat berkendara di wilayah Pondok Aren? Apakah lebih banyak pengendara motor atau mobil?</p>	<p>Jenis kendaraan yang paling banyak terlibat dalam kasus kecelakaan akibat penggunaan handphone di wilayah Pondok Aren adalah sepeda motor. Hal ini disebabkan oleh kecenderungan pengendara motor yang lebih sering terlihat secara langsung menggunakan handphone saat berkendara, berbeda dengan pengendara mobil yang lebih sulit</p>

	dipantau kecuali terdapat bukti atau laporan pendukung.
4. Bagaimana pola waktu kecelakaan tersebut? Apakah lebih sering terjadi di pagi, siang, atau malam hari?	Polsek mencatat bahwa waktu kecelakaan akibat penggunaan handphone saat berkendara lebih sering terjadi pada sore hingga malam hari. Namun demikian, kecelakaan juga dapat terjadi pada pagi atau siang hari, tergantung pada tingkat kepadatan lalu lintas dan situasi jalan saat itu.
5. Apa saja langkah atau program yang telah dilakukan oleh Polsek Pondok Aren untuk mencegah penggunaan handphone saat berkendara?	Dalam upaya pencegahan, Polsek Pondok Aren secara rutin melakukan kegiatan sosialisasi ke sekolah-sekolah, terutama di tingkat SMP dan SMA. Kegiatan ini dilaksanakan melalui unit pembinaan masyarakat (Binmas), yang bertugas memberikan penyuluhan kepada pelajar dan masyarakat umum tentang pentingnya keselamatan berlalu lintas.
6. Menurut pengalaman dan pengamatan pihak kepolisian, apa alasan umum yang diberikan oleh pengendara saat tertangkap menggunakan handphone di jalan?	Alasan yang paling umum disampaikan oleh pengendara saat diketahui menggunakan handphone di jalan antara lain adalah menerima panggilan masuk, menggunakan aplikasi peta digital (seperti Google Maps), atau membalas pesan singkat.
7. Bagaimana tanggapan pihak Polsek terhadap ide kampanye edukasi	Pihak Polsek memberikan tanggapan positif terhadap gagasan kampanye

<p>berbasis animasi 2 dimensi di media sosial, khususnya untuk menysasar generasi muda dan masyarakat umum?</p>	<p>edukasi berbasis animasi digital. Menurut mereka, animasi merupakan media yang efektif dan efisien dari segi biaya karena bersifat digital serta mudah disebarluaskan melalui platform media sosial. Mereka juga menilai pendekatan ini relevan dengan kebiasaan konsumsi media generasi muda saat ini.</p>
<p>8. Apakah Polsek Pondok Aren bersedia memberikan dukungan berupa masukan/saran konten agar animasi yang saya buat lebih akurat dan sesuai dengan kondisi lapangan?</p>	<p>Polsek Pondok Aren menyatakan dukungannya terhadap pembuatan animasi edukasi dan bersedia memberikan masukan apabila diperlukan. Selama konten yang disampaikan bersifat positif dan edukatif, pihak Polsek juga membuka peluang untuk membantu penyebaran konten tersebut ke masyarakat luas.</p>
<p>9. Apakah memungkinkan jika karya animasi edukasi saya nantinya dipublikasikan melalui akun media sosial resmi Polsek Pondok Aren sebagai bentuk kolaborasi kampanye keselamatan berlalu lintas?</p>	<p>Pihak Polsek menyampaikan bahwa publikasi karya animasi melalui akun media sosial resmi sangat memungkinkan, asalkan konten tersebut telah melalui proses revisi dan mendapatkan persetujuan dari Polres. Mereka juga membuka peluang lebih lanjut untuk menayangkan konten tersebut melalui media lain seperti videotron, apabila dianggap layak secara visual dan substansi.</p>
<p>10. Apakah ada prosedur atau surat</p>	<p>Untuk keperluan kerja sama resmi atau</p>

<p>resmi yang perlu saya ajukan jika ingin menjalin kerja sama atau meminta izin untuk mencantumkan logo, testimoni, atau data dari Polsek dalam karya kampanye saya?</p>	<p>penggunaan identitas institusi seperti logo dan testimoni, pihak Polsek menyarankan agar proses koordinasi dilakukan setelah animasi selesai diproduksi. Nantinya, karya tersebut akan melalui tahap evaluasi oleh tim internal Polsek, khususnya staf media sosial. Proses administrasi dan komunikasi selanjutnya akan difasilitasi oleh bagian Humas, yaitu melalui Bapak Deni selaku penanggung jawab.</p>
---	---

Tabel 3.1 Wawancara Polsek Pondok Aren

Berikut ini adalah tabel kesimpulan wawancara dari dua narasumber yang pernah menggunakan handphone saat berkendara mobil dan motor:

No.	Nama	Pertanyaan	Kesimpulan Jawaban
1.	Pak Vincent	1. Apakah Bapak pernah menggunakan handphone saat berkendara?	Bapak Vincent mengaku bahwa dirinya pernah menggunakan handphone saat berkendara, terutama ketika sedang dalam perjalanan menuju tempat kerja. Ia menjelaskan bahwa pada situasi tertentu, seperti ketika terlambat dan terjebak kemacetan, ia sesekali menggunakan handphone untuk melakukan panggilan atau mengirim pesan, baik saat berhenti di lampu merah maupun ketika kendaraan berjalan perlahan.

		<p>2. Apakah Bapak pernah hampir mengalami kecelakaan ketika menggunakan handphone saat berkendara?</p>	<p>Bapak Vincent menyatakan bahwa dirinya pernah hampir mengalami kecelakaan ketika seseorang menyeberang jalan secara tiba-tiba. Pada saat itu, penglihatannya terganggu oleh keberadaan kendaraan besar di sebelahnya yang menciptakan titik buta (blind spot). Ia mengakui bahwa konsentrasinya saat itu terbagi karena sedang menggunakan handphone.</p>
		<p>3. Seberapa sering Bapak menggunakan handphone saat berkendara dan kendaraan apa yang biasa digunakan ketika menggunakan handphone?</p>	<p>Penggunaan handphone saat berkendara tidak dilakukan secara rutin oleh Bapak Vincent karena ia menyadari potensi bahayanya. Ia menjelaskan bahwa meskipun tidak terlalu sering menggunakan handphone saat berkendara, kejadian hampir kecelakaan membuatnya semakin berhati-hati. Menurutnya, berbicara melalui telepon sekalipun, tanpa melihat layar, tetap dapat mengurangi konsentrasi secara signifikan.</p>
		<p>4. Bagaimana tanggapan bapak bila ada kampanye tentang larangan penggunaan</p>	<p>Beliau memberikan tanggapan positif terhadap gagasan kampanye berbasis animasi 2 dimensi. Menurutnya, media</p>

		handphone saat berkendara melalui animasi 2 dimensi?	animasi sangat cocok untuk menjangkau kalangan muda, dan apabila dirancang secara menarik, animasi tersebut juga dapat diterima oleh semua kalangan usia.
		5. Apakah jika nantinya animasi saya dipublikasikan oleh pihak Kapolsek atau Polres yang tujuannya untuk meningkatkan awareness tentang bahaya penggunaan handphone saat berkendara, bapak berminat untuk menontonnya?	Bapak Vincent menyatakan kesediaannya untuk menonton animasi tersebut apabila dipublikasikan oleh pihak kepolisian, khususnya Polsek atau Polres. Menurutnya, dengan adanya dukungan resmi, kampanye animasi semacam ini dapat menarik perhatian masyarakat luas dan meningkatkan kesadaran akan pentingnya berkendara dengan aman.
2.	Pak Saipul (Ojol)	1. Apakah Bapak pernah menggunakan handphone saat berkendara?	Bapak Saipul menyatakan bahwa sebagai pengemudi ojek online, penggunaan handphone saat berkendara merupakan hal yang sulit dihindari. Ia menjelaskan bahwa dalam menjalankan pekerjaannya, ia harus menerima dan memantau pesanan melalui aplikasi, yang sering kali dilakukan ketika kendaraan sedang berjalan.

		<p>2. Apakah Bapak pernah hampir mengalami kecelakaan ketika menggunakan handphone saat berkendara?</p>	<p>Bapak Saipul mengaku pernah hampir mengalami kecelakaan ketika sedang melihat layar handphone untuk mengecek pesanan dan hampir diserempet oleh kendaraan lain. Ia menyadari bahwa hal tersebut merupakan kesalahan dan berusaha untuk lebih berhati-hati dengan mengalah apabila ada kendaraan lain yang hendak menyalip.</p>
		<p>3. Seberapa sering Bapak menggunakan handphone saat berkendara dan kendaraan apa yang biasa digunakan ketika menggunakan handphone?</p>	<p>Sebagai pengemudi ojek online, Bapak Saipul cukup sering menggunakan handphone. Namun, ia juga menekankan bahwa saat membutuhkan interaksi dengan handphone, ia lebih memilih untuk menepi terlebih dahulu agar tidak mengganggu konsentrasi berkendara dan demi keselamatan.</p>
		<p>4. Bagaimana tanggapan bapak bila ada kampanye tentang larangan penggunaan handphone saat berkendara melalui animasi 2 dimensi?</p>	<p>Bapak Saipul berpendapat bahwa meskipun dirinya tidak terbiasa menonton animasi, kampanye dengan media tersebut dapat menjadi cara efektif untuk menasar kalangan remaja atau masyarakat umum. Ia menambahkan bahwa apabila</p>

			visual animasi tidak terlalu kekanak-kanakan, maka kampanye tersebut tetap dapat diterima oleh berbagai kalangan.
		5. Apakah jika nantinya animasi saya dipublikasikan oleh pihak Kapolsek atau Polres yang tujuannya untuk meningkatkan awareness tentang bahaya penggunaan handphone saat berkendara, bapak berminat untuk menontonnya?	Bapak Saipul menyatakan ketertarikannya untuk menonton animasi kampanye apabila dipublikasikan oleh pihak kepolisian dan disebarluaskan melalui media sosial. Menurutnya, pendekatan seperti ini sangat potensial menjangkau masyarakat luas, terutama bila digunakan pula dalam kegiatan sosialisasi di sekolah atau komunitas.

Tabel 3.2 Wawancara dengan 2 Pengemudi

3.5 Pemecahan Masalah

Permasalahan penggunaan ponsel saat berkendara merupakan tantangan multidimensional yang tidak hanya berkaitan dengan perilaku individu, tetapi juga sistem hukum, teknologi, dan budaya berkendara. Karena itu, pemecahan masalah ini perlu dilakukan melalui pendekatan multi-strategi yang melibatkan berbagai pihak, mulai dari pemerintah, penegak hukum, dunia pendidikan, hingga masyarakat umum.

1. Peningkatan Edukasi dan Kampanye Kesadaran Publik

Langkah pertama yang sangat penting adalah mengedukasi masyarakat, khususnya generasi muda, mengenai bahaya penggunaan ponsel saat mengemudi. Kampanye keselamatan lalu lintas perlu dibuat lebih masif dan kreatif melalui media sosial, televisi, komunitas otomotif, dan institusi

pendidikan. Edukasi tidak hanya berisi larangan, tetapi juga menyampaikan dampak nyatanya, misalnya melalui video simulasi kecelakaan atau testimoni dari korban dan keluarga.

2. Penerapan dan Penegakan Hukum yang Konsisten

Walaupun sudah ada regulasi dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009, implementasinya masih kurang tegas dan tidak merata di seluruh wilayah. Diperlukan peningkatan kapasitas dan integritas aparat penegak hukum dalam melakukan razia dan patroli. Selain itu, pemanfaatan teknologi tilang elektronik (ETLE) harus diperluas ke lebih banyak daerah agar pelanggaran dapat terdeteksi otomatis melalui CCTV lalu lintas.

3. Pemanfaatan Teknologi untuk Mencegah Distraksi

Teknologi juga bisa menjadi bagian dari solusi. Beberapa negara telah mengembangkan aplikasi atau sistem yang dapat memblokir akses ke fungsi-fungsi tertentu pada ponsel saat kendaraan sedang berjalan. Indonesia dapat mendorong produsen kendaraan dan pengembang aplikasi untuk menerapkan fitur “mode berkendara” yang otomatis aktif ketika kendaraan dalam kecepatan tertentu. Fitur ini dapat membatasi panggilan dan notifikasi masuk yang dapat mengganggu pengemudi.

4. Desain Infrastruktur dan Rambu yang Mendukung Keselamatan

Di samping pengawasan dan edukasi, pengembangan infrastruktur jalan juga harus memperhatikan aspek keselamatan pengendara. Misalnya, pemasangan rambu-rambu larangan penggunaan ponsel, marka jalan reflektif, atau zona aman untuk berhenti dan menggunakan ponsel. Dengan lingkungan jalan yang dirancang untuk meminimalkan distraksi, pengemudi akan lebih terdorong untuk disiplin.

5. Pelibatan Komunitas dan Peran Sosial

Komunitas pengguna jalan seperti komunitas motor, mobil, hingga ojek daring dapat dilibatkan aktif dalam menyebarkan pesan keselamatan. Program pelatihan keselamatan (safety riding/driving) yang disertai dengan sertifikat bisa dijadikan bagian dari syarat pendaftaran kendaraan atau perpanjangan SIM, sehingga pesan keselamatan lebih tertanam sejak awal.

Selain itu, terdapat juga beberapa pemecahan masalah melalui animasi 2 dimensi untuk mengedukasi masyarakat, yaitu:

1. Meningkatkan Daya Tarik Informasi melalui Visual yang Menarik

Salah satu kendala utama dalam menyampaikan edukasi keselamatan berkendara adalah minimnya ketertarikan masyarakat terhadap pesan yang bersifat serius atau formal. Animasi 2 dimensi bisa menjadi solusi efektif karena bersifat visual, dinamis, dan mudah dipahami oleh usia mulai dari remaja hingga dewasa, terutama generasi muda yang merupakan pengguna aktif media sosial seperti Instagram dan Youtube.

2. Mengubah Pesan yang Kaku Menjadi Cerita yang Relatable

Dengan pendekatan storytelling, animasi 2D dapat mengemas pesan bahaya menggunakan ponsel saat berkendara ke dalam cerita sehari-hari yang relevan, misalnya kisah seorang pemuda yang mengalami kecelakaan karena terdistraksi notifikasi, atau pengendara ojek yang kehilangan pelanggan karena tidak fokus. Ini menciptakan kedekatan emosional dengan penonton.

3. Penyebaran Luas dan Cepat melalui Platform Populer

Media sosial seperti Instagram dan YouTube Shorts sangat efektif dalam menjangkau khalayak luas dalam waktu singkat. Dengan animasi berdurasi pendek namun padat pesan, konten edukatif bisa menjadi viral jika dibarengi dengan caption menarik, hashtag strategis, dan kolaborasi dengan influencer atau komunitas otomotif.

4. Mengatasi Hambatan Bahasa dan Literasi

Animasi 2D dapat dibuat dengan sedikit atau tanpa teks, cukup menggunakan simbol, ekspresi, dan gerak visual yang universal. Ini memungkinkan pesan dapat diterima oleh masyarakat dari berbagai latar belakang pendidikan dan bahasa, termasuk di wilayah dengan tingkat literasi rendah.

5. Mendorong Interaktivitas dan Partisipasi Masyarakat

Format animasi dapat dikombinasikan dengan ajakan interaktif, seperti kuis di akhir video, tantangan #StopMainHPChallenge, atau kampanye berbagi pengalaman pribadi di kolom komentar. Ini membangun kesadaran kolektif dan memperluas jangkauan pesan secara organik.

6. Efisiensi Biaya Produksi dan Reproduksi

Dibandingkan dengan iklan televisi atau seminar tatap muka, animasi 2D tergolong hemat biaya. Setelah diproduksi, kontennya bisa didistribusikan ulang berkali-kali tanpa biaya tambahan, bahkan bisa diadaptasi untuk berbagai platform digital atau layar publik seperti di halte dan terminal.