



**PERANCANGAN POSTER LALU LINTAS UNTUK  
MASYARAKAT DI KECAMATAN MRANGGEN**

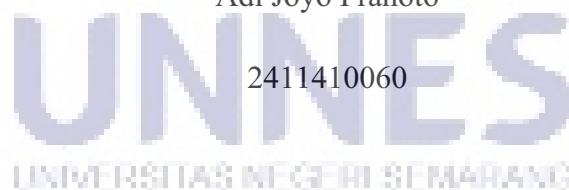
**Proyek Studi**

diajukan dalam rangka penyelesaian Studi Strata Satu (S1)  
Program Studi Seni Rupa Konsentrasi Desain Komunikasi Visual

oleh:

Adi Joyo Pranoto

2411410060



**JURUSAN SENI RUPA**

**FAKULTAS BAHASA DAN SENI**

**UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG**

**2017**

## PENGESAHAN

Proyek Studi yang berjudul “Perancangan Poster Lalu Lintas Untuk Masyarakat di Kecamatan Mranggen” telah dipertahankan dihadapan sidang panitia ujian Proyek Studi Fakultas Bahasa dan Seni Universitas Negeri Semarang.

Hari : Senin  
Tanggal : 26 September 2017

### Panitia Ujian Proyek Studi

Ketua  
Drs. Syahrul Syah Sinaga, M.Hum  
NIP.196408041991021001

Sekretaris,  
Dr. Syakir, M.Sn  
NIP. 196505131993031003

Penguji I  
Supatmo, S.Pd.,M.Hum.  
NIP.196803071999031001

Penguji II  
Drs. Dwi Budi Harto, M.Sn.  
NIP. 196704251992031003

Penguji III / Pembimbing I  
Eko Haryanto, S.Pd. M.Ds.  
NIP. 197201032005011002



Prof. Dr. Agnis Nuryatin, M. Hum.  
NIP. 196008031989011001

## SURAT PERNYATAAN

Dengan ini saya,

Nama : Adi Joyo Pranoto

NIM : 2411410060

Prodi/Jurusan : Seni Rupa Konsentrasi Desain Komunikasi Visual

S1/Seni Rupa

Fakultas : Bahasa dan Seni

Menyatakan bahwa karya proyek studi yang berjudul **PERANCANGAN POSTER LALU LINTAS UNTUK MASYARAKAT DI KECAMATAN MRANGGEN** ini saya buat dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar S1. Karya ini merupakan karya sendiri, yang saya hasilkan setelah melalui proses berkarya, proses bimbingan, dan pameran, serta ujian. Apabila dikemudian hari terbukti bahwa proyek studi ini merupakan hasil jiplakan dari karya tulis orang lain, maka saya bersedia untuk menerima sanksi sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Semarang, 26 September 2017



Adi Joyo Pranoto.

2411410060

## MOTTO DAN PERSEMBAHAN

### MOTTO

“Apabila di dalam diri seseorang masih ada rasa malu dan takut untuk berbuat suatu kebaikan, maka jaminan bagi orang tersebut adalah tidak akan bertemunya ia dengan kemajuan selangkah pun”. (Ir. Sukarno)

“Jika berhasil jangan bangga, jika gagal jangan mengeluh”. (Samuel Chadwick)

### PERSEMBAHAN

Proyek Studi ini dipersembahkan oleh penulis kepada:

1. Bapak, Ibu, dan Kakak dan Adik saya tercinta, yang selalu memberikan doa dan dukungan penuh, sehingga penulis dapat menyelesaikan kewajiban ini secara baik.
2. Almamater saya, Jurusan Seni Rupa, Fakultas Bahasa dan Seni.

## PRAKATA

Puji syukur kehadiran Allah SWT, atas rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan proyek studi yang disusun dalam rangka memenuhi salah satu syarat akademis untuk memperoleh gelar Sarjana Seni Universitas Negeri Semarang.

Dalam penulisan proyek studi ini, penulis telah banyak menerima bimbingan, dorongan, dan bantuan dari berbagai pihak, maka pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Prof. Dr. Fathur Rokhman, M. Hum., Rektor Universitas Negeri Semarang yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk menempuh studi dengan segala kebijaksanaannya.
2. Prof. Dr. Agus Nuryatin, M. Hum., Dekan Fakultas Bahasa dan Seni, Universitas Negeri Semarang yang telah memberikan fasilitas administratif dalam penyusunan proyek studi.
3. Dr. Syakir, M. Pd., Ketua Jurusan Seni Rupa, Fakultas Bahasa dan Seni, Universitas Negeri Semarang yang telah memberikan fasilitas administratif, motivasi, dan arahan dalam penyusunan proyek studi.
4. Supatmo, S. Pd, M. Hum., Koordinator Program Studi Seni Rupa Konsentrasi Desain Komunikasi Visual UNNES yang telah memberikan arahan dan motivasi kepada penulis dalam penyusunan proyek studi.

5. Eko Haryanto, S. Pd, M. Ds., dosen pembimbing sekaligus dosen wali yang telah memberikan bimbingan, motivasi, dan arahan, serta ilmunya kepada penulis sehingga proyek studi ini dapat terselesaikan dengan baik.
6. Bapak Sunardi, Ibu Titik Supriyati, Mas Wahyu Nugroho Setiyadi, Adik Rafika Yuli Arumsari, Mbak Fitri Nur Apriliani, dan Raka Alfarezki Ramadhan yang senantiasa mendoakan dan memberikan dukungan kepada penulis, sehingga proyek studi ini dapat terselesaikan.
7. Segenap dosen dan rekan-rekan angkatan 2010 Seni Rupa Konsentrasi Desain Komunikasi Visual S1 UNNES, serta seluruh pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu, yang telah membantu proses penyusunan proyek studi ini.

Saran dan kritik yang membangun sangat diharapkan oleh penulis untuk melengkapi proyek studi ini. Semoga segala sesuatu dalam proyek studi ini, baik yang tersirat maupun yang tersurat, dapat memberikan manfaat bagi siapapun yang membaca.

Semarang, 26 September 2017



Penulis

## SARI

Adi Joyo Pranoto. 2017. Perancangan Poster Lalu Lintas untuk Masyarakat di Kecamatan Mranggen. Proyek Studi, Jurusan Seni Rupa. Jurusan Seni Rupa, Fakultas Bahasa dan Seni, Universitas Negeri Semarang. Pembimbing Eko Haryanto, S. Pd., M. Ds.

**Kata Kunci : Perancangan Poster, Poster Lalu Lintas, Masyarakat di Kecamatan Mranggen.**

Pada saat ini manusia menggunakan kendaraan bermotor untuk memenuhi kebutuhan mobilitas yang tinggi, mengerti akan semua peraturan berkendara merupakan sebuah hal yang harus dipahami oleh semua pengguna jalan terutama pengendara yang setiap harinya memulai aktifitasnya di jalan. Setiap pengendara harus memahami rambu-rambu lalu lintas dan marka jalan, bila tidak dipatuhi atau bahkan di langgar secara sengaja maka sanksinya bukan hanya surat tilang dari polisi lalu lintas tetapi bisa saja berakibat sebuah kecelakaan yang tentunya tidak hanya merugikan diri sendiri tetapi juga orang lain, maka dari itu perlu adanya media sosialisasi yang dapat mengajak atau menghimbau masyarakat agar mengutamakan keselamatan berkendara.

Perancangan iklan layanan masyarakat sebagai media sosialisasi ini menggunakan poster. Proses perancangan poster dan poster ini melalui beberapa tahap, yaitu *Preliminary Plan*, Praproduksi, Produksi, dan Pascaproduksi. *Preliminary Plan* berisi kegiatan riset, menyusun strategi penetapan khalayak sasaran, penentuan konsep, pemilihan media dan menetapkan strategi distribusi media, Praproduksi berisi kegiatan pemotretan, seleksi dan reduksi foto. Produksi berisi pelaksanaan konversi skets menjadi vektor, *layouting (computerized)*, konsultasi dosen pembimbing dan persetujuan klien, dan pencetakan (*print out*), atau *publishing*. Pascaproduksi berisi kegiatan persiapan pameran, dan pameran.

Hasil proyek studi ini berupa poster lalu lintas tentang keselamatan berkendara ini terdiri dari 16 poster lalu lintas, 8 poster berukuran 42cm x 29,7cm dan 8 poster berukuran 1m x 3m. dari 8 foto yang digunakan 4 hasil dari dokumentasi penulis dan 4 mengambil dari internet. Dalam poster ini yang sosialisasikan adalah bahaya menggunakan ponsel saat berkendara, membawa barang berlebih, melebihi batas kecepatan, balapan liar, melawan arus lalu lintas, tidak mengenakan helm, dan menerobos palang kereta api saat mengemudikan kendaraan.

Secara keseluruhan poster ini dapat disimpulkan menggunakan komposisi *asimetris*, dengan ritme *repetitive* dan proporsi yang seimbang antara satu dengan yang lainnya. Kesatuan muncul karena adanya hubungan antara poster satu dengan poster lainnya yaitu tentang keselamatan berkendara dan pusat perhatian divisualisasikan dengan ilustrasi vektor pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh masyarakat di Kecamatan Mranggen. Dengan demikian poster-poster ini telah menerapkan prinsip-prinsip seni rupa agar tampil secara estetik.

Jika dilihat dari aspek komunikasi/pesan, secara keseluruhan poster ini dapat disimpulkan menggunakan bahasa rupa cara wimba sebanyak 16 poster. Tujuan penggunaan bahasa rupa tersebut adalah untuk menyampaikan pesan agar masyarakat di Kecamatan Mranggen tidak melanggar peraturan lalu lintas dan mengutamakan keselamatan berkendara saat mengemudikan sepeda motor.



## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL</b> .....	i
<b>HALAMAN PENGESAHAN</b> .....	ii
<b>SURAT PERNYATAAN</b> .....	iii
<b>MOTTO DAN PERSEMBAHAN</b> .....	iv
<b>PRAKATA</b> .....	v
<b>SARI</b> .....	vii
<b>DAFTAR ISI</b> .....	viii
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	xviii
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	xx
<b>DAFTAR BAGAN</b> .....	xxi
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....	xxii
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	1
1.1. Latar Belakang.....	1
1.1.1. Alasan Pemilihan Tema.....	1
1.1.2. Alasan Belakang Pemilihan Jenis Karya.....	6
1.2. Riset .....	7
1.2.1. Observasi.....	8
1.2.2. Wawancara .....	8
1.2.3. Studi Pustaka.....	10
1.2.4. Dokumentasi.....	10
1.3. Analisis Kebutuhan.....	12
1.4. Tujuan Proyek Studi.....	13



1.5. Manfaat Proyek Studi .....	13
<b>BAB II LANDASAN KONSEPTUAL</b>	15
2.1. Transportasi.....	15
2.1.1. Pengertian Transportasi .....	17
2.1.2.. Klasifikasi Transportasi .....	17
2.1.2.1. Jalan .....	17
2.1.2.2. Alat Angkutan .....	18
2.1.2.3. Tenaga Penggerak .....	18
2.1.2.4. Terminal .....	18
2.1.3. Pengertian Lalu lintas dan Angkutan Jalan .....	20
2.1.4. Tata Cara Berlalu Lintas .....	22
2.1.4.1. Ketertiban dan keselamatan .....	22
2.1.4.2. Tata cara berlalu lintas bagi pengemudi kendaraan Bermotor .....	28
2.1.5. Pengertian Kendaraan Bermotor .....	30
2.2. Media Sosialisasi .....	31
2.2.1. Pengertian Media Sosialisasi .....	31
2.2.2. Jenis Media Sosialisasi.....	31
2.3. Perancangan.....	32
2.3.1. Pengertian Perancangan .....	32
2.3.2.. Perancangan dalam Lingkup Desain Komunikasi Visual ...	33
2.3.2.1. Unsur-unsur Desain .....	33
2.3.2.2. Prinsip-prinsip Desain .....	36

2.3.3. Strategi Perancangan dalam Desain Komunikasi Visual.....	38
2.3.3.1. Strategi Menetapkan Audiens.....	39
2.3.3.2. Strategi Kreatif Merancang.....	39
2.3.3.3. Strategi Merancang Jenis Pesan .....	39
2.3.3.4. Strategi Merancang Daya Tarik Pesan .....	40
2.3.3.5 Strategi Merancang Gaya Dalam Eksekusi Pesan.....	40
2.3.3.6. Strategi Merancang Slogan dan Format Iklan.....	41
2.4. Poster .....	41
2.4.1. Pengertian Poster .....	41
2.4.2. Jenis Poster .....	42
2.4.3. Struktur Poster .....	44
2.4.4. Poster Sebagai Bagian Dari Iklan Layanan Masyarakat .....	46
2.4.5. Poster Lalu Lintas .....	48
2.4.6. Bahasa Rupa Dalam Poster .....	49
 <b>BAB III METODE BERKARYA</b>	
3.1. Media Berkarya.....	52
3.1.1. Bahan.....	52
3.1.2. Alat.....	52
3.1.2.1. Perangkat Keras ( <i>Hardware</i> ).....	52
3.1.2.2. Perangkat Lunak ( <i>Software</i> ).....	53
3.1.3. Teknik Berkarya .....	53
3.2. Proses Berkarya.....	54
3.2.1. Priliminary Plan .....	54
3.2.1.2. Strategi Penetapan Khalayak Sasaran .....	55

3.2.1.3. Penentuan Konsep .....	56
3.2.1.4. Pemilihan Media .....	60
3.2.2. Proses Praproduksi .....	62
3.2.2.1. Pemotretan .....	62
3.2.2.2. Seleksi dan Reduksi Foto .....	62
3.2. 3. Proses Produksi .....	63
3.2.3.1. Pembuaan Ilustrasi Vektor .....	63
3.2.3.2. <i>Layout (computerized)</i> .....	63
3.2.3.3. Konsultasi Dosen Pembimbing dan Persetujuan Klien ....	63
3.2.3.4. Pencetakan ( <i>Print Out</i> ) atau <i>Publishing</i> .....	64
3.2.4. Pascaproduksi .....	64
3.2.4.1. Persiapan Pameran .....	64
3.2.4.2. Pameran .....	64
3.3. Profil Kecamatan Mranggen .....	64
<b>BAB IV ANALISIS KARYA</b> .....	68
4.1. Poster .....	68
4.1.1. Poster Ukuran 42 cm x 29,7 cm .....	68
4.1.1.1. Poster Bahaya Menggunakan Ponsel Saat Berkendaraan .	68
4.1.1.1.1. Spesifikasi Karya .....	69
4.1.1.1.2. Deskripsi Karya.....	69
4.1.1.1.3. Analisis Karya.....	69
4.1.1.1.3.1. Aspek Teknik .....	69
4.1.1.1.3.2. Aspek Estetis .....	71

4.1.1.1.3.3. Aspek Pesan .....	72
4.1.1.2. Poster Bahaya Membawa Barang Berlebih Saat Berkendaraan .....	73
4.1.1.2.1. Spesifikasi Karya .....	73
4.1.1.2.2. Deskripsi Karya.....	74
4.1.1.2.3. Analisis Karya.....	74
4.1.1.2.3.1. Aspek Teknik .....	74
4.1.1.2.3.2. Aspek Estetis .....	75
4.1.1.2.3.3. Aspek Pesan .....	77
4.1.1.3. Poster Bahaya Membawa Barang Berlebih Saat Berkendaraan .....	78
4.1.1.3.1. Spesifikasi Karya .....	78
4.1.1.3.2. Deskripsi Karya.....	79
4.1.1.3.3. Analisis Karya.....	79
4.1.1.3.3.1. Aspek Teknik .....	79
4.1.1.3.3.2. Aspek Estetis .....	80
4.1.1.3.3.3. Aspek Pesan .....	81
4.1.1.4. Poster Bahaya Melebihi Kecepatan Saat Berkendaraan .....	83
4.1.1.4.1. Spesifikasi Karya .....	83
4.1.1.4.2. Deskripsi Karya.....	83
4.1.1.4.3. Analisis Karya.....	84
4.1.1.4.3.1. Aspek Teknik .....	84
4.1.1.4.3.2. Aspek Estetis .....	85
4.1.1.4.3.3. Aspek Pesan .....	87
4.1.1.5. Poster Bahaya Balapan Liar.....	88

4.1.1.5.1. Spesifikasi Karya.....	88
4.1.1.5.2. Deskripsi Karya.....	88
4.1.1.5.3. Analisis Karya.....	89
4.1.1.5.3.1. Aspek Teknik .....	89
4.1.1.5.3.2. Aspek Estetis .....	90
4.1.1.5.3.3. Aspek Pesan .....	91
4.1.1.6. Poster Bahaya Tidak Mengenakan Helm Saat Berkendara.....	92
4.1.1.6.1. Spesifikasi Karya .....	93
4.1.1.6.2. Deskripsi Karya.....	93
4.1.1.6.3. Analisis Karya.....	93
4.1.1.6.3.1. Aspek Teknik .....	93
4.1.1.6.3.2. Aspek Estetis .....	95
4.1.1.6.3.3. Aspek Pesan.....	96
4.1.1.7. Poster Bahaya Melawan Arus Lalu Lintas Saat Berkendara.....	97
4.1.1.7.1. Spesifikasi Karya .....	97
4.1.1.7.2. Deskripsi Karya.....	98
4.1.1.7.3. Analisis Karya .....	98
4.1.1.7.3.1. Aspek Teknik .....	98
4.1.1.7.3.2. Aspek Estetis .....	99
4.1.1.7.3.3. Aspek Pesan.....	101
4.1.1.8. Poster Bahaya Menerobos Palang Kereta Api Saat Berkendara.....	102
4.1.1.8.1. Spesifikasi Karya .....	102

4.1.1.8.2. Deskripsi Karya.....	102
4.1.1.8.3. Analisis Karya.....	103
4.1.1.8.3.1. Aspek Teknik .....	103
4.1.1.8.3.2. Aspek Estetis .....	104
4.1.1.8.3.3. Aspek Pesan .....	105
4.1.2. Poster Ukuran 1m x 3m.....	107
4.1.2.1. Poster Bahaya Menggunakan Ponsel Saat Berkendaraan .....	107
4.1.2.1.1. Spesifikasi Karya .....	107
4.1.2.1.2. Deskripsi Karya.....	107
4.1.2.1.3. Analisis Karya.....	108
4.1.2.1.3.1. Aspek Teknik .....	108
4.1.2.1.3.2. Aspek Estetis .....	109
4.1.2.1.3.3. Aspek Pesan .....	111
4.1.2.2. Poster Bahaya Membawa Barang Berlebih Saat Berkendaraan ...	112
4.1.2.2.1. Spesifikasi Karya .....	112
4.1.2.2.2. Deskripsi Karya.....	112
4.1.2.2.3. Analisis Karya.....	113
4.1.2.2.3.1. Aspek Teknik .....	113
4.1.2.2.3.2. Aspek Estetis .....	114
4.1.2.2.3.3. Aspek Pesan .....	115
4.1.2.3. Poster Bahaya Membawa Barang Berlebih Saat Berkendaraan ...	117
4.1.2.3.1. Spesifikasi Karya .....	117
4.1.2.3.2. Deskripsi Karya.....	117

4.1.2.3.3. Analisis Karya.....	118
4.1.2.2.3.1. Aspek Teknik .....	118
4.1.2.2.3.2. Aspek Estetis .....	119
4.1.2.2.3.3. Aspek Pesan .....	120
4.1.2.4. Poster Bahaya Melebihi Kecepatan Saat Berkendaraan .....	122
4.1.2.4.1. Spesifikasi Karya .....	122
4.1.2.4.2. Deskripsi Karya.....	122
4.1.2.4.3. Analisis Karya.....	123
4.1.2.4.3.1. Aspek Teknik .....	123
4.1.2.4.3.2. Aspek Estetis .....	124
4.1.2.4.3.3. Aspek Pesan .....	126
4.1.2.5. Poster Bahaya Balapan Liar .....	127
4.1.2.5.1. Spesifikasi Karya .....	127
4.1.2.5.2. Deskripsi Karya.....	127
4.1.2.5.3. Analisis Karya.....	128
4.1.2.5.3.1. Aspek Teknik .....	128
4.1.2.5.3.2. Aspek Estetis .....	129
4.1.2.5.3.3. Aspek Pesan .....	130
4.1.2.6. Poster Bahaya Tidak Mengenakan Helm Saat Berkendaraan ...	131
4.1.2.6.1. Spesifikasi Karya .....	132
4.1.2.6.2. Deskripsi Karya.....	132
4.1.2.6.3. Analisis Karya.....	132
4.1.2.6.3.1. Aspek Teknik .....	132



4.1.2.6.3.2. Aspek Estetis .....	134
4.1.2.6.3.3. Aspek Pesan .....	135
4.1.2.7. Poster Bahaya Melawan Arus Lalu Lintas Saat Berkendaraan ...	136
4.1.2.7.1. Spesifikasi Karya .....	136
4.1.2.7.2. Deskripsi Karya.....	137
4.1.2.7.3. Analisis Karya.....	137
4.1.2.7.3.1. Aspek Teknik .....	137
4.1.2.7.3.2. Aspek Estetis .....	138
4.1.2.7.3.3. Aspek Pesan .....	140
4.1.2.8. Poster Bahaya Menerobos Palang Kereta Api Saat Berkendaraan.....	141
4.1.2.8.1. Spesifikasi Karya .....	141
4.1.2.8.2. Deskripsi Karya.....	142
4.1.2.8.3. Analisis Karya.....	142
4.1.2.8.3.1. Aspek Teknik .....	142
4.1.2.8.3.2. Aspek Estetis .....	143
4.1.2.8.3.3. Aspek Pesan .....	145
<b>BAB V PENUTUP</b>	146
5.1 Simpulan .....	146
5.2 Saran .....	147
<b>DAFTAR PUSTAKA</b> .....	148

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1. pelajar smp mengendarai sepeda motor tanpa mengenakan helm	2
Gambar 1.2. pengemudi sepeda motor menerobos palang kereta api yang sudah ditutup .....	3
Gambar 1.3. pengemudi sepeda motor membawa barang berlebih	4
Gambar 4.1. poster bahaya menggunakan ponsel saat berkendara .....	68
Gambar 4.2. proses poster bahaya menggunakan ponsel saat berkendara .....	70
Gambar 4.3, Hirarki visual poster bahaya menggunakan ponsel saat berkendara	72
Gambar 4.4. poster bahaya membawa barang berlebih saat berkendara .....	73
Gambar 4.5, proses poster bahaya membawa barang berlebih saat berkendara	74
Gambar 4.6, hirarki visual poster bahaya membawa barang berlebih saat berkendara .....	76
Gambar 4.7, poster bahaya membawa barang berlebih saat berkendara .....	78
Gambar 4.8, proses poster bahaya membawa barang berlebih saat berkendara	80
Gambar 4.9, hirarki visual poster bahaya membawa barang berlebih saat berkendara .....	81
Gambar 4.10, poster bahaya melebihi kecepatan saat berkendara .....	83
Gambar 4.11, proses poster bahaya melebihi kecepatan saat berkendara .....	85
Gambar 4.12, hirarki visual poster bahaya melebihi kecepatan saat berkendara.....	86
Gambar 4.13, poster bahaya balapan liar .....	88
Gambar 4.14, proses poster bahaya balapan liar .....	90
Gambar 4.15, Hirarki visual poster bahaya balapan liar .....	91
Gambar 4.16, poster bahaya tidak mengenakan helm saat berkendara .....	92

Gambar 4.17 , proses poster bahaya tidak mengenakan helm saat berkendara	94
Gambar 4.18, Hirarki visual poster bahaya tidak mengenakan helm saat berkendaraan .....	96
Gambar 4.19, poster bahaya melawan arus lalu lintas saat berkendara .....	97
Gambar 4.20, proses poster bahaya melawan arus lalu lintas saat berkendara	99
Gambar 4.21, Hirarki visual poster bahaya melawan arus lalu lintas saat berkendaraan.....	100
Gambar 4.22, poster bahaya menerobos palang kereta api.....	102
Gambar 4.23, proses poster bahaya menerobos palang kereta api .....	104
Gambar 4.24, Hirarki visual poster bahaya menerobos palang kereta api .....	105
Gambar 4.25. poster bahaya menggunakan ponsel saat berkendara .....	107
Gambar 4.26. proses poster bahaya menggunakan ponsel saat berkendara.....	109
Gambar 4.27, Hirarki visual poster bahaya menggunakan ponsel saat	110
Gambar 4.28. poster bahaya membawa barang berlebih saat berkendara	112
Gambar 4.29, proses poster bahaya membawa barang berlebih saat	114
Gambar 4.30, hirarki visual poster bahaya membawa barang berlebih saat	115
Gambar 4.31, poster bahaya membawa barang berlebih saat berkendara	117
Gambar 4.32, proses poster bahaya membawa barang berlebih saat	119
Gambar 4.33, hirarki visual poster bahaya membawa barang berlebih saat	120
Gambar 4.34, poster bahaya melebihi kecepatan saat berkendara .....	122
Gambar 4.35, proses poster bahaya melebihi kecepatan saat berkendara .....	124
Gambar 4.36, hirarki visual poster bahaya melebihi kecepatan saat	125
Gambar 4.37, poster bahaya balapan liar .....	127
Gambar 4.38, proses poster bahaya balapan liar .....	129
Gambar 4.39, Hirarki visual poster bahaya balapan liar .....	130
Gambar 4.40, poster bahaya tidak mengenakan helm saat berkendara .....	131
Gambar 4.41 , proses poster bahaya tidak mengenakan helm saat berkendara	133
Gambar 4.42, Hirarki visual poster bahaya tidak mengenakan helm saat	135
Gambar 4.43, poster bahaya melawan arus lalu lintas saat berkendara .....	136
Gambar 4.44, proses poster bahaya melawan arus lalu lintas saat berkendara	138

Gambar 4.45, Hirarki visual poster bahaya melawan arus lalu lintas saat	140
Gambar 4.46, poster bahaya menerobos palang kereta api.....	141
Gambar 4.47, proses poster bahaya menerobos palang kereta api .....	143
Gambar 4.48, Hirarki visual poster bahaya menerobos palang kereta api .....	144



## DAFTAR TABEL

Tabel 1.1. Tabel wawancara .....	9
Tabel 1.2. Tabel kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Kabupaten Demak tanggal 1 Januari 2015 s/d 30 Desember 2015 .....	10
Tabel 1.3. Tabel kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Kabupaten Demak tanggal 1 Januari 2016 s/d 18 Maret 2016 .....	11
Tabel 1.4. Tabel Jumlah Pelanggaran Lalu Lintas di Kabupaten Demak Tanggal 1 Januari 2016 s/d 18 Maret 2016 .....	11
Tabel 3.1. Tabel Pemilihan Media Sosialisasi .....	60



## DAFTAR BAGAN

Bagan 2.1 Penjelasan AIDA .....	44
Bagan 2.2 Penerapan AIDA .....	45
Bagan 2.3 Struktur Poster .....	46
Bagan 2.4 Secara Wimba .....	50
Bagan 2.5. Bagan Secara Ungkapan .....	51
Bagan 3.1 Bagan Proses Berkarya .....	54
Bagan 3.2 Struktur Poster ukuran 42cm x 29,7cm .....	59
Bagan 3.2 Struktur Poster ukuran 1m x 3m.....	60



**DAFTAR  
LAMPIRAN**

Lampiran 1. Biodata Penulis.....	151
Lampiran 2. Surat Keputusan Penetapan Dosen Pembimbing.....	152
Lampiran 3. Kelengkapan Pameran.....	153
Lampiran 4. Dokumentasi Pameran Proyek Studi.....	154





# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

#### **1.1.1 Alasan Pemilihan Tema**

Pada saat ini manusia menggunakan kendaraan bermotor untuk memenuhi kebutuhan mobilitas yang tinggi, mengerti akan semua peraturan berkendara merupakan sebuah hal yang harus dipahami oleh semua pengguna jalan terutama pengendara yang setiap harinya memulai aktifitasnya di jalan. Setiap pengendara harus memahami rambu-rambu lalu lintas dan marka jalan, bila tidak dipatuhi atau bahkan di langgar secara sengaja maka sanksinya bukan hanya surat tilang dari polisi lalu lintas tetapi bisa saja berakibat sebuah kecelakaan yang tentunya tidak hanya merugikan diri sendiri tetapi juga orang lain. Selain menaati rambu-rambu lalu lintas dan marka jalan ada juga beberapa hal yang harus dilakukan seputar kelengkapan berkendara, seperti contohnya memakai helm Standar Nasional Indonesia (SNI), menyalakan lampu di pagi hari dan memakai jaket untuk keselamatan pengendara motor; memakai sabuk pengaman untuk pengendara mobil, yang telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas.

Umumnya pengendara yang memiliki kesadaran dari diri sendiri akan keselamatan berkendara tanpa harus disuruh atau diawasi pihak kepolisian lalu lintas secara terus menerus atau setiap dia akan berkendara, tetapi tidak begitu dengan sifat pengendara yang melakukan keselamatan berkendara karena takut

terkena tilang, kebanyakan dari mereka akan melakukan pelanggaran-pelanggaran yang merugikan orang lain bila tidak ada pengawasan dari polisi. Berdasarkan data Rekap Jumlah Pelanggar Lalu Lintas Polres Demak Periode 2016 yang terdapat pada tabel 1.4 jumlah pelanggar yang terkena tilang dari tanggal 1 Januari 2016 s/d 18 Maret 2016 sebanyak 5.408 dan pelanggar yang mendapat teguran sebanyak 4.911, jadi dalam waktu kurang dari 3 bulan terjadi sebanyak 10.319 pelanggaran lalu lintas di wilayah Kabupaten Demak.

Di wilayah Mranggen sendiri tidak lepas dari pelanggaran lalu lintas. Berikut ini merupakan dokumentasi foto pelanggaran lalu lintas yang ada di wilayah mranggen:



Gambar 1.1, pelajar smp mengendarai sepeda motor tanpa mengenakan helm

Sumber : Dokumentasi penulis, 2016

Foto tersebut dipotret pada tanggal 4 oktober 2016 di jalan raya Kembangarum tepatnya di depan pom bensin kembangarum dan berdekatan dengan SMP N 1 Mranggen. Dari foto tersebut dapat di lihat banyak anak berseragam smp yang berangkat kesekolah mengendarai sepeda motor dan tanpa mengenakan helm. Tindakan tersebut melamggar undang-undang no tahun 2009 pasal 108 ayat 8 menyatakan bahwa “Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor dan Penumpang Sepeda Motor wajib mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia”. Padahal helm memiliki fungsi penting yaitu melindungi kepala dari benturan dan dapat mengurangi resiko terjadi cedera pada kepala.



Gambar 1.2, pengemudi sepeda motor menerobos palang kereta api yang sudah ditutup

Sumber : Dokumentasi penulis, 2016



Foto tersebut dipotret pada tanggal 4 oktober 2016 di perlintasan kereta api yang berada di jalan raya Kembangarum tepatnya di pasar Ganefo. Dalam foto tersebut ada pengemudi sepeda motor yang menerobos palang kereta yang sudah ditutup. Tindakan tersebut sangatlah berbahaya karena dapat meningkatkan resiko pengemudi sepeda motor tertabrak kereta api dan melanggar undang-undang no 22 tahun 2009 pasal 114 yang menyatakan “Pada perlintasan sebidang antara jalur kereta api dan Jalan, Pengemudi Kendaraan wajib:

- a. berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu kereta api sudah mulai ditutup, dan/atau ada isyarat lain;
- b. mendahulukan kereta api; dan
- c. memberikan hak utama kepada Kendaraan yang lebih dahulu melintasi rel.”



Gambar 1.3, pengemudi sepeda motor membawa barang berlebih

Sumber : Dokumentasi penulis, 2016

Foto diambil di jalan raya Kembangarum dekat pasar Ganefo. Dalam foto diatas pengemudi sepeda motor membawa barang bawaan yang diletakkan didepan dan dibelakang bagian motor. Tindakan tersebut melanggar PP no 74 tahun 2014 pasal 10 dan pasal 11 yang menyatakan “ Persyaratan teknis mebawa barang untuk sepeda motor meliputi:

- a. muatan memiliki lebar tidak melebihi stang kemudi;
- b. tinggi muatan tidak melebihi 900 (sembilan ratus) milimeter dari atas tempat duduk pengemudi; dan
- c. barang muatan ditempatkan di belakang pengemudi.”
- d. Angkutan barang dengan menggunakan Mobil Penumpang, Mobil Bus, atau sepeda motor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 harus memperhatikan faktor keselamatan.”

Berdasarkan *Outlook 2013 Transportasi Indonesia*, terdapat empat faktor penyebab kecelakaan, yakni kondisi sarana dan prasarana transportasi, faktor manusia dan alam. Namun demikian, di antara keempat faktor tersebut, kelalaian manusia menjadi faktor utama penyebab tingginya angka kecelakaan lalu lintas. Diantara banyaknya faktor kelalain manusia seperti mengendarai kendaraan bermotor saat lelah dan tidak mematuhi peturan lalu lintas, menggunakan ponsel saat berkendara merupakan hal yang paling sering ditemui dijalan raya khususnya di wilayah mranggen

Pada tahun 2015 di Mranggen terjadi 76 kasus kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan 157 korban jiwa, 12 meninggal dunia, 2 luka berat dan sisanya

mengalami luka ringan. Sedangkan kerugian materil yang dialami sebanyak 32 juta rupiah. Dan dari 1 Januari 2016 s/d 18 Maret 2016 terjadi 13 kasus kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan 27 korban jiwa, 4 meninggal dunia dan sisanya mengalami luka ringan. Data diatas bersumber dari Rekap Jumlah Kejadian Lalu Lintas dan Fatalitas Korban Kecelakaan Satlantas Polres Demak Periode 2015 dan 2016 yang terdapat pada tabel 1.2 dan tabel 1.3

Berdasarkan hasil wawancara penulis, Menurut Iptu Mardiyono keselamatan berkendara adalah berkendara menggunakan kelengkapan berkendara, mematuhi rambu lalu lintas yang ada dan tidak membahayakan diri sendiri maupun orang lain saat mengemudikan kendaraan bermotor. Sosialisasi keselamatan berkendara yang dilakukan oleh Satlantas Polsek Mranggen dengan cara menegur langsung bila ada pelanggar dan menghimbau agar menggunakan kelengkapan keselamatan berkendara secara baik dan benar. Selain teguran langsung dari Polsek Mranggen, Polres Demak juga menghimbau menggunakan poster yang di letakkan sepanjang jalan utama di Mranggen dan Pantura.

### **1.1.2 Alasan Pemilihan Jenis Karya**

Pada masa seperti sekarang ini proses sosialisasi dilaksanakan menggunakan berbagai media seperti sosialisasi secara langsung, media elektronik dan media tercetak. Poster merupakan salah satu media sosialisasi tercetak yang digunakan untuk menyampaikan pesan kepada khalayak umum dan diharapkan menjadi media komunikasi satu arah kepada masyarakat agar bisa menerima pesan atau informasi tentang pentingnya keselamatan berkendara.

Dalam pembuatan Iklan Layanan Masyarakat (ILM) ini poster dipilih sebagai media sosialisasi karena poster merupakan media sosialisasi yang efektif, memiliki kesan gambar dan tulisannya bersifat ekonomis sehingga dapat mudah dipahami oleh masyarakat. Di samping itu poster merupakan media sosialisasi yang praktis karena dapat ditempatkan di mana saja sehingga dapat dinikmati masyarakat dengan mudah. Dengan begitu pesan-pesan yang disampaikan lewat poster lebih mudah diterima dan bisa menarik perhatian. Dalam sosialisasi tentang keselamatan berkendara ini, target *audiens* adalah masyarakat yang berada di Kecamatan Mranggen maka poster dapat ditempatkan di kantor POLSEK Mranggen, sekolah, kelurahan, kecamatan, tepi jalan dan tempat umum lainnya yang dapat menarik masyarakat untuk melihat dan memahami isi pesan dari poster tersebut.

Selain tampilan yang menarik dan mudah dipahami maksud dan tujuannya, kelebihan poster adalah karya desain grafis yang dapat dinikmati terus secara berulang dan akan meninggalkan kesan dan pesan tersendiri. Penikmat akan lebih leluasa dalam menikmati karya desain ini, karena karya desain ini tidak terikat oleh waktu dan karya poster dapat ditempatkan di tempat-tempat yang strategis yang dapat dilihat dan dibaca oleh banyak orang. Dalam perancangan poster media sosialisasi ini diharapkan dapat membuat masyarakat dapat menerima pesan dan informasi tentang keselamatan berkendara di Kecamatan Mranggen.

## 1.2. Riset



Tahap riset atau penelitian dilakukan untuk pengumpulan data yang berkaitan dengan proyek studi ini, lalu dianalisis untuk selanjutnya digunakan sebagai landasan berpikir dalam alasan pemilihan tema.

### **1.2.1 Observasi**

Observasi dilakukan dalam rangka mengetahui kondisi lapangan, penulis melakukan pengamatan secara langsung di lapangan. Objek yang diamati adalah Kesadaran masyarakat khususnya yang berada di wilayah Mranggen tentang keselamatan berkendara dan apa yang dibutuhkan oleh Polsek Mranggen untuk menginformasikan kepada masyarakat tentang keselamatan berkendara.

**Hasil observasi penulis** adalah banyak pengemudi sepeda motor di Kecamatan Mranggen yang melakukan pelanggaran lalu lintas seperti bermain ponsel, membawa barang berlebih, melebihi kecepatan, balapan liar, tidak mengenakan helm, melawan arus lalu lintas dan menerbos palang kereta api. Karena selama ini Polsek Mranggen melakukan sosialisasi hanya dengan menegur dan menilang pengemudi sepeda motor maka dibutuhkan media sosialisasi baru yang dapat memberikan informasi kepada masyarakat di Kecamatan Mranggen.

### **1.2.2 Wawancara**

Wawancara dilakukan untuk mengetahui langkah apa saja yang telah dilakukan Satlantas Polsek Mranggen dalam menginformasikan keselamatan berkendara pada masyarakat khususnya yang berada di Kecamatan Mranggen dan seberapa banyak angka kecelakaan lalu lintas di Kecamatan Mranggen dan pelanggar lalu lintas.



Berikut merupakan tabel wawancara yang telah dilakukan oleh penulis

Tabel 1.1 , tabel wawancara

Sumber : Dokumentasi penulis, 2016

No.	Tanggal	Narasumber	Materi Wawancara
1.	15 Maret 2016	Satlantas Polsek Mranggen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Definisi Keselamatan Berkendara</li> <li>➤ Sosiali apa saja yang pernah dilakukan tentang keselamatan berkendara?</li> <li>➤ Peluang Publikasi</li> </ul>
	18 Maret 2016	Satlantas Polres Demak	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ angka pelanggaran lalu lintas di Kabupaten Demak dari tanggal 1 Januari 2016 s/d 18 Maret 2016.</li> <li>➤ angka kecelakaan di Kabupaten Demak tahun 2015 dan tanggal 1 Januari 2016 s/d 18 Maret 2016.</li> </ul>

**Berdasarkan wawancara dengan Anggota Satlantas Polsek Mranggen dan Polres Demak tanggal 15 Maret 2016 didapat data sebagai berikut:**

Menurut Iptu Mardiyono keselamatan berkendara adalah berkendara menggunakan kelengkapan berkendara, mematuhi rambu lalu lintas yang ada dan tidak membahayakan diri sendiri maupun orang lain saat mengemudikan kendaraan bermotor. Sosialisasi keselamatan berkendara yang dilakukan oleh

Satlantas Polsek Mranggen dengan cara menegur langsung bila ada pelanggar dan menghimbau agar menggunakan kelengkapan keselamatan berkendara secara baik dan benar. Selain teguran langsung dari Polsek Mranggen, Polres Demak juga menghimbau menggunakan pooster yang di letakkan sepanjang jalan utama di Mranggen dan Pantura.

### 1.2.3 Studi Pustaka

Studi pustaka dilakukan dengan mengumpulkan informasi dari berbagai literatur baik dari buku, website ataupun artikel pendukung lain. Untuk detail bahan pustaka yang digunakan dapat dilihat pada lampiran daftar pustaka.

### 1.2.4 Dokumentasi

Dokumentasi dapat diartikan sebagai suatu cara pengumpulan data yang diperoleh dari dokumen atau catatan-catatan yang tersimpan ataupun penulis mendokumentasikan sendiri kejadian di lapangan dengan alat bantu kamera. Kegiatan dokumentasi dilakukan untuk memperoleh data yang dibutuhkan sebagai bahan perancangan iklan layanan masyarakat. Berikut ini adalah hasil dokumentasi penulis:

Tabel 1.2 , Tabel kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Kabupaten Demak tanggal 1 Januari 2015 s/d 30 Desember 2015

Sumber : Rekap Jumlah Kejadian Lalu Lintas dan Fatalitas Korban Satlantas Polres

Demak Periode 2015, 2106

Kecamatan	Jumlah Kejadian	Jumlah Korban	Meninggal Dunia	Luka Berat	Luka Ringan	Kerugian Materil
Bonang	19	41	3	0	38	5.100.000

Demak Kota	117	260	26	0	234	71.000.000
Dempet	33	73	13	1	59	13.600.000
Gajah	35	86	9	0	77	36.200.000
Guntur	13	31	1	0	30	4.200.000
Karanganyar	78	185	22	2	151	116.650.000
Karangawen	51	110	17	0	93	22.400.000
Kecamatan	Jumlah Kejadian	Jumlah Korban	Meninggal Dunia	Luka Berat	Luka Ringan	Kerugian Materil
Karangkengah	97	202	21	0	181	75.300.000
Kebonagung	40	81	13	0	68	17.000.000
Mijen	22	54	7	0	47	15.200.000
Mranggen	76	157	12	2	143	32.000.000
Sayung	92	204	23	0	181	129.700.000
Wedung	15	32	4	1	27	5.700.000
Wonosalam	113	275	18	3	254	84.400.000

Tabel 1.3 , Tabel kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Kabupaten Demak  
tanggal 1 Januari 2016 s/d 18 Maret 2016

Sumber : Rekap Jumlah Kejadian Lalu Lintas dan Fatalitas Korban Kecelakaan Satlantas

Polres Demak Periode 2016, 2106

Kecamatan	Jumlah Kejadian	Jumlah Korban	Meninggal Dunia	Luka Berat	Luka Ringan	Kerugian Materil
Bonang	7	13	1	0	12	1.600.000
Demak Kota	26	52	3	0	49	10.700.000
Dempet	8	18	2	0	16	3.600.000
Gajah	7	18	1	0	17	5.400.000

Guntur	5	12	1	0	11	1.700.000
Karanganyar	13	24	3	0	21	7.450.000
Karangawen	9	19	2	0	17	4.600.000
Karangtengah	21	50	5	0	45	11.150.000
Kebonagung	7	15	1	0	14	2.200.000
Mijen	4	8	1	0	7	2.900.000
Mranggen	13	27	4	0	23	5.050.000
Sayung	18	41	9	0	32	16.200.000
Wedung	2	4	0	0	4	300.000
Wonosalam	22	47	7	0	40	10.100.000

Tabel 1.4 , Tabel Jumlah Pelanggaran Lalu Lintas di Kabupaten Demak

Tanggal 1 Januari 2016 s/d 18 Maret 2016

Sumber : Rekap Jumlah Pelanggar Lalu Lintas Polres Demak Periode 2016, 2016

No	Bulan	Tilang	Teguran
1	Januari	2.540	2.005
2	Februari	2.170	1.985
3	Maret	698	921

UNNES  
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

### 1.3 Analisis Kebutuhan

#### 1.3.1 Analisis Data

Analisis yang digunakan dalam proses perancangan iklan layanan masyarakat ini menggunakan pendekatan AIDA, Teori AIDA dapat digunakan

untuk memahami bagaimana strategi perusahaan dalam mempengaruhi *audiens* lewat iklannya. Dalam periklanan, AIDA sering digunakan untuk membantu perencanaan sebuah iklan sekaligus untuk pemilihan media, ukuran iklan, *layout* iklan, dan posisi iklan dalam media publikasi. Berikut penjelasan dari masing-masing unsur AIDA: yaitu *attention*, *interest*, *desire*, dan *action*. Berikut adalah penjelasan mengenai AIDA :

1. *Attention* (Perhatian)

Untuk merancang iklan dengan baik maka diperlukan unsur yang bisa menarik perhatian khalayak. Unsur tersebut dipengaruhi dari segi ukuran, waktu penyiaran (*offline*), warna dan tata letak (*layouting*), jenis *font* (*typografi*), dan slogan atau *tagline* yang mudah diingat.

2. *Interest* (Minat)

Setelah iklan dibuat sedemikian rupa sehingga dapat menarik perhatian, iklan juga harus membuat *target* audiens berminat untuk melihatnya secara lebih detail.

3. *Desire* (Kebutuhan/Keinginan)

Setelah orang tertarik dan memahami maksud dari iklan tersebut, maka langkah selanjutnya yang harus diperhitungkan adalah masyarakat mau melakukan apa yang dimaksudkan sebagai tujuan dari isi iklan tersebut menjadi keinginan *target* audiens.

4. *Action* (Tindakan)

Dalam kajiannya sebagai rancangan Iklan Layanan Masyarakat, faktor tindakan berarti setelah *audiens* melihat iklan yang dibuat, iklan tersebut harus mampu menumbuhkan rasa simpati sehingga audiens akan langsung mempraktikkan tujuan yang dimaksud dalam isi iklan tersebut.

#### **1.4 Tujuan Proyek Studi**

Menghasilkan karya tercetak berupa poster tentang keselamatan berkendara yang dapat digunakan sebagai media sosialisasi Polsek Mranggen untuk masyarakat di Kecamatan Mranggen

#### **1.5 Manfaat Proyek Studi**

Manfaat dari Proyek Studi **Perancangan Poster Media Sosialisasi Tentang Pentingnya Keselamatan Berkendara untuk masyarakat di Kecamatan Mranggen** adalah sebagai berikut :

1.5.1 Bagi instansi terkait yakni POLSEK Mranggen hasil Proyek Studi ini dapat dijadikan sebagai media sosialisasi untuk memberikan pesan dan informasi tentang keselamatan berkendara untuk masyarakat di Kecamatan Mranggen.

1.5.2 Secara akademik karya Proyek Studi ini menjadi wahana pengembangan pengetahuan dan ketrampilan dalam bidang Desain Komunikasi Visual, khususnya poster.

1.5.3 Bagi masyarakat, karya ini merupakan media sosialisasi dalam memberikan pesan dan informasi tentang keselamatan berkendara.



## BAB II

### LANDASAN KONSEPTUAL

#### 2.1 Transportasi

##### 2.1.1 Pengertian Transportasi

Pengertian transportasi yang dikemukakan oleh Nasution (1996) diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Sehingga dengan kegiatan tersebut maka terdapat tiga hal yaitu adanya muatan yang diangkut, tersedianya kendaraan sebagai alat angkut, dan terdapatnya jalan yang dapat dilalui. Proses pemindahan dari gerakan tempat asal, dimana kegiatan pengangkutan dimulai dan ke tempat tujuan dimana kegiatan diakhiri. Untuk itu dengan adanya pemindahan barang dan manusia tersebut, maka transportasi merupakan salah satu sektor yang dapat menunjang kegiatan ekonomi (*the promoting sector*) dan pemberi jasa (*the servicing sector*) bagi perkembangan ekonomi (Rifusa, 2010)

Menurut Soesilo (1999) dalam Rifusa (2010) mengemukakan bahwa transportasi merupakan pergerakan tingkah laku orang dalam ruang baik dalam membawa dirinya sendiri maupun membawa barang-barang. Selain itu, menurut Tamin (1997) dalam Rifusa (2010) mengungkapkan bahwa, prasarana transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu: (1) sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan dan (2) sebagai prasarana bagi pergerakan

manusia dan/atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut (Rifusa, 2010)

Dengan melihat dua peran yang di sampaikan di atas, peran pertama sering digunakan oleh perencana pengembang wilayah untuk dapat mengembangkan wilayahnya sesuai dengan rencana. Misalnya saja akan dikembangkan suatu wilayah baru dimana pada wilayah tersebut tidak akan pernah ada peminatnya bila wilayah tersebut tidak disediakan sistem prasarana transportasi. Sehingga pada kondisi tersebut, prasarana transportasi akan menjadi penting untuk aksesibilitas menuju wilayah tersebut dan akan berdampak pada tingginya minat masyarakat untuk menjalankan kegiatan ekonomi. Hal ini merupakan penjelasan peran prasarana transportasi yang kedua, yaitu untuk mendukung pergerakan manusia dan barang.

Kegiatan ekonomi dan transportasi memiliki keterkaitan yang sangat erat, dimana keduanya dapat saling mempengaruhi. Hal ini seperti yang diungkapkan oleh Tamin (1997) dalam Rifusa (2010) bahwa pertumbuhan ekonomi memiliki keterkaitan dengan transportasi, karena akibat pertumbuhan ekonomi maka mobilitas seseorang meningkat dan kebutuhan pergerakannya pun menjadi meningkat melebihi kapasitas prasarana transportasi yang tersedia. Hal ini dapat disimpulkan bahwa transportasi dan perekonomian memiliki keterkaitan yang erat. Di satu sisi transportasi dapat mendorong peningkatan kegiatan ekonomi suatu daerah, karena dengan adanya infrastruktur transportasi maka suatu daerah dapat meningkatkan kegiatannya. Namun di sisi lain, akibat tingginya kegiatan ekonomi dimana pertumbuhan ekonomi meningkat maka akan timbul

masalah transportasi, karena terjadinya kemacetan lalu lintas, sehingga perlunya penambahan jalur transportasi untuk mengimbangi tingginya kegiatan ekonomi tersebut.

Pentingnya peran sektor transportasi bagi kegiatan ekonomi mengharuskan adanya sebuah sistem transportasi yang handal, efisien, dan efektif. Transportasi yang efektif memiliki arti bahwa sistem transportasi yang memenuhi kapasitas yang angkut, terpadu atau terintegrasi dengan antar moda transportasi, tertib, teratur, lancar, cepat dan tepat, selamat, aman, nyaman dan biaya terjangkau secara ekonomi. Sedangkan efisien dalam arti beban publik sebagai pengguna jasa transportasi menjadi rendah dan memiliki utilitas yang tinggi.

### **2.1.2 Klasifikasi Transportasi**

Klasifikasi transportasi dapat ditinjau dari empat unsur transportasi, yaitu jalan, alat angkut, tenaga penggerak, dan terminal. Sebelum mengklasifikasikan menurut cara dengan unsur-unsur ini, terlebih dahulu dijelaskan pengertian masing-masing unsur transportasi tersebut.

#### **2.1.2.1 Jalan**

Jalan merupakan suatu kebutuhan yang paling esensial dalam transportasi. Tanpa adanya jalan tidak mungkin disediakan jasa transportasi bagi penggunanya. Jalan ditujukan dan disediakan sebagai basis bagi alat angkutan untuk bergerak dari tempat asal ke tempat tujuan. Unsur jalan dapat berupa jalan raya, jalan kereta api, jalan air dan jalan udara.

#### 2.1.2.2 Alat angkutan

Kendaraan dan alat angkutan pada umumnya merupakan unsur transportasi yang paling penting. Perkembangan dan kemajuan jalan dan alat angkutan merupakan dua unsur yang saling memerlukan atau saling berkaitan dengan yang lain. Alat angkutan ini dapat dibagi dalam jenis-jenis alat angkutan jalan darat, alat angkutan jalan air dan alat angkutan jalan udara. Alat angkutan jalan darat berupa gerobak, pedati, sepeda, sepeda motor, mobil, bus, Truk, kereta api dan lain-lain.

#### 2.1.2.3 Tenaga Penggerak

Yang dimaksud dengan tenaga penggerak adalah tenaga atau energi yang digunakan untuk menggerakkan alat angkutan tersebut. Untuk keperluan ini dapat digunakan tenaga manusia, tenaga binatang, tenaga uap, batubara, BBM, tenaga diesel, tenaga listrik.

#### 2.1.2.4 Terminal

Terminal adalah tempat dimana suatu perjalanan transportasi dimulai maupun berhenti atau berakhir sebagai tempat tujuannya. Karena itu di terminal disediakan fasilitas pelayanan penumpang, bongkar muat dan penyimpanan barang. Terlebih lagi untuk terminal yang dibuat seperti stasiun kereta api, stasiun bus, bandara udara, dan pelabuhan.

Sehubungan dengan keempat unsur transportasi tersebut, maka transportasi dapat diklasifikasikan dari sudut jalan atau permukaan jalan yang digunakan, alat angkut yang dipakai dan tenaga penggerak yang digunakan. Klasifikasi transportasi ini adalah sebagaimana dikemukakan berikut ini :

#### 1. Transportasi Udara

Transportasi udara merupakan alat angkutan mutakhir dan tercepat. Transportasi udara ini menggunakan pesawat udara sebagai alat angkutan dan udara atau angkasa sebagai jalannya. Yang dilengkapi dengan navigasi dan alat telekomunikasi.

#### 2. Transportasi Melalui Air

Transportasi melalui air dapat dibagi antara lain :

##### a. Transportasi air pedalaman

Transportasi air pedalaman adalah yang menggunakan alat angkutan berupa sampan, kano, motor boat dan kapal.

##### b. Transportasi Laut

Transportasi laut adalah yang menggunakan alat angkutan perahu, kapal uap, kapal mesin.

#### 3. Transportasi Darat

Transportasi darat terdiri atas 2, yaitu :

##### a. Transportasi Jalan Raya

Dalam transportasi jalan raya ini meliputi transportasi yang menggunakan alat angkutan berupa manusia, binatang, pedati sepeda, sepeda motor, becak, bus, truk, dan kendaraan bermotor lainnya.

## b. Transportasi Jalan Rel

Di dalam transportasi jalan rel ini digunakan alat angkutan berupa kereta api, yang terdiri atas lokomotif, gerbong, tangki, boks khusus, trailer dan kereta penumpang. Jalan yang digunakan berupa rel baja, baik dua rel maupun mono rel.

### 2.1.3 Pengertian Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya, yang mana pengertian lalu lintas itu sendiri di atur di dalam UU lalu lintas dan angkutan jalan khususnya Pasal 1 ayat (1). Untuk lalu lintas itu sendiri terbagi atas Laut, darat dan udara. Lalu lintas sendiri merupakan suatu sarana transportasi yang di lalui bermacam-macam jenis kendaraan, baik itu kendaraan bermesin roda dua atau beroda empat pada umumnya dan kendaraan yang tidak bermesin contohnya sepeda, becak dan lain-lain.

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah merupakan suatu dasar hukum terhadap pemberlakuan

Kegiatan lalu lintas ini, dimana makin lama makin berkembang dan meningkat sejalan dengan perkembangan dan kebutuhan masyarakat yang terus meningkat. Kalau ditinjau lebih lanjut tingkah laku lalu lintas ini ternyata merupakan suatu hasil kerja gabungan antara manusia, kendaraan dan jaringan jalan.

Lalu Lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan tujuan :

- 1) Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkukuh persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.
- 2) Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa.
- 3) Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Lalu lintas adalah pergerakan kendaraan, orang dan hewan di jalan. Pergerakan tersebut dikendalikan oleh seseorang menggunakan akal sehat. Orang yang kurang akal sehatnya mengemudikan kendaraan di jalan, akan mengakibatkan bahaya bagi pemakai jalan yang lain. Demikian juga hewan di jalan tanpa dikendalikan oleh seseorang yang sehat akalnya akan membahayakan pemakai jalan yang lain.

## 2.1.4 Tata cara berlalu lintas antara lain :

### 2.1.4.1 Ketertiban dan keselamatan

- a. Setiap orang yang menggunakan jalan wajib :
  - 1) Berprilaku tertib ketika berkendara di jalan umum.
  - 2) Mencegah hal-hal yang dapat merintangangi, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan.
- b. Setiap pengemudi kendraan bermotor dijalan wajib mematuhi ketentuan:
  - 1) Rambu–rambu Lalu Lintas
  - 2) Marka jalan
  - 3) Alat Pemberi Isyarat
  - 4) Gerakan Lalu Lintas
  - 5) Berhenti dan Parkir
  - 6) Peringatan dengan bunyi dan sinar
  - 7) Kecepatan maksimal atau minimal
  - 8) Tata cara penggandengan dan penempelan dengan kendraan lain.
- c. Pada saat diadakan pemeriksaan kendraan bermotor dijalan penegemudi kendraan bermotor wajib menunjukkan :
  - 1) STNK (Surat Tanda Nomer Kendaraan)
  - 2) SIM (Surat Ijin Mengemudi)
  - 3) Bukti lulus uji berkala
  - 4) Tanda bukti lain yang sah



- d. Setiap pengemudi kendaraan bermotor roda empat atau lebih di jalan dan penumpang yang duduk disampingnya wajib mengenakan sabuk keselamatan.
- e. Setiap pengemudi kendaraan bermotor roda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah di jalan dan penumpang yang duduk disampingnya wajib mengenakan sabuk keselamatan dan mengenakan sabuk Keselamatan dan mengenakan helm yang memenuhi Standar Nasional Indonesia.
- f. Setiap orang yang mengendarai dan penumpang sepeda motor wajib menggunakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia.
- g. Pengendara sepeda motor tanpa kereta samping dilarang membawa penumpang lebih dari 1 (satu) Orang.

Hal yang berhubungan dengan keselamatan pada malam hari tentu diatur dengan penjelasan pasal terhadap Penggunaan Lampu

1. Pengemudi kendaraan bermotor wajib menyalakan lampu utama kendaraan bermotor yang digunakan di jalan pada malam hari dan pada kondisi tertentu.
2. Pengemudi sepeda motor selain mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud diatas wajib menyalakan lampu utama pada siang hari. Sebagai penunjang dalam berlalu lintas adalah Jalur atau Lajur
  - a) Dalam berlalu lintas Pengguna jalan harus menggunakan jalur jalan sebelah kiri
  - b) Pengguna jalan selain jalur sebelah kiri hanya dapat dilakukan apabila:
    - 1) Pengemudi bermaksud akan melewati kendaraan didepannya; atau

- 2) Diperintahkan oleh petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia untuk digunakan sementara sebagai jalur kiri.
- c) Sepeda motor, kendaraan bermotor yang kecepatannya lebih rendah, mobil barang, dan kendaraan tidak bermotor berada pada lajur kiri jalan.
- d) Jalur kanan hanya diperuntukkan bagi kendaraan kecepatan lebih tinggi, akan membelok, mengubah arah, atau mendahului kendaraan lain.

Berkendaraan tentunya harus patuh pada tata cara melewati berdasarkan amanat Undang Undang Nomor. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, antara lain:

- a) Pengemudi kendaraan bermotor yang akan melewati kendaraan lain harus menggunakan lajur atau jalur sebelah kanan dan kendaraan yang akan dilewati, mempunyai jarak pandang yang bebas dan tersedia ruang yang cukup bagi kendaraan yang akan dilewati.
- b) Dalam keadaan tertentu, pengemudi dapat menggunakan lajur jalan sebelah kiri dengan tetap memperhatikan keamanan dan keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Tentunya pengaturan-pengaturannya terutama mengenai berlalu lintas berpapasan, antara lain :
  1. Pengemudi yang berpapasan dengan kendaraan lain dari arah berlawanan pada jalan dua arah yang tidak dipisahkan secara jelas wajib memberikan ruang gerak yang cukup di sebelah kanan kendaraan.
  2. Pengemudi sebagaimana dimaksud jika terhalang oleh suatu rintangan atau pengguna jalan lain di depannya wajib mendahulukan kendaraan yang datang dari arah berlawanan.

3. Apabila kendaraan yang akan dilewati telah memberi isyarat akan menggunakan lajur atau jalur jalan sebelah kanan, pengemudi sebagaimana dimaksud dilarang melewati kendaraan tersebut.

Begitu pula proses dengan tanjakan dan turunan adalah Pada saat jalan yang menanjak atau menurun yang tidak memungkinkan bagi kendaraan untuk saling berpapasan, pengemudi kendaraan yang arahnya menurun wajib memberikan kesempatan jalan kepada kendaraan yang mendaki.

Dalam hal belokan dan turunan tentunya didasarkan pada aturan yang berlaku:

1. Pengemudi kendaraan yang akan berbelok atau balik arah wajib mengamati situasi lalu lintas di depan, disamping dan dibelakang kendaraan serta memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah atau isyarat tangan.
2. Pengemudi kendaraan yang akan berpindah jalur atau bergerak kesamping wajib mengamati situasi lalu lintas di depan, disamping dan dibelakang kendaraan serta memberikan isyarat.
3. Pada persimpangan jalan yang dilengkapi alat pemberi isyarat lalu lintas, pengemudi kendaraan dilarang langsung berbelok kiri, kecuali ditentukan lain oleh rambu lalu lintas atau alat pemberi isyarat lalu lintas.

Berlalu lintas tentunya ada persimpangan sebidang yang merupakan suatu isyarat dalam berlalu lintas, antara lain :

1. Pada persimpangan sebidang yang tidak dikendalikan dengan alat pemberi isyarat lalu lintas, pengemudi wajib memberikan hak utama kepada :

- a. Kendaraan yang datang dari arah depan dan /atau dari arah cabang persimpangan yang lain jika hal itu dinyatakan dengan rambu lalu lintas atau marka jalan;
  - b. Kendaraan dari jalan utama jika pengemudi tersebut datang dari cabang persimpangan yang lebih kecil atau dari perkarangan yang berbatasan dengan jalan;
  - c. Kendaraan yang datang dari arah cabang persimpangan 4 (empat) atau lebih dan sama besar;
  - d. Kendaraan yang datang dari arah cabang sebelah kiri persimpangan 3 (tiga) yang tidak tegak lurus; atau
  - e. Kendaraan yang datang dari arah cabang persimpangan yang lurus pada persimpangan 3 (tiga) tegak lurus.
2. Jika persimpangan dilengkapi dengan alat pengendali lalu lintas yang berbentuk bundaran, pengemudi harus memberikan hak utama kepadakendaraan lain yang datang dari arah kanan.

Sebagai pembanding adalah perlintasan kereta api, dimana pada perlintasan sebidang antara jalur kereta api dan jalan, pengemudi kendaraan wajib

1. Berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu kereta api sudah mulai ditutup atau ada isyarat lain
2. Mendahulukan kereta api
3. Memberikan hak utama kepada kendaraan yang lebih dahulu melintasi rel.

Suatu fasilitas baik kecepatan harus diatur dengan Undang-Undang, antara lain pengemudi kendaraan bermotor di jalan dilarang :

1. Mengemudikan kendaraan melebihi batas kecepatan paling tinggi yang ditetapkan secara nasional dan ditentukan berdasarkan kawasan pemukiman, perkotaan, jalan antar kota dan jalan bebas hambatan dan dinyatakan dengan rambu lalu lintas.
2. Berbalapan dengan kendaraan bermotor lain.
3. Batas kecepatan paling rendah pada jalan bebas hambatan ditetapkan dengan batas absolut.

Pengaturan terhadap memperlambat kendaraan yang harus dipelajari oleh para pengendara kendaraan, antara Lain :

1. Pengemudi harus memperhatikan kendaraan sesuai dengan rambu lalu lintas.
2. Pengemudi harus memperlambat kendaraan jika :
  - a. Akan melewati kendaraan bermotor umum yang sedang menurunkan dan menaikkan penumpang;
  - b. Akan melewati kendaraan tidak bermotor yang ditarik oleh hewan-hewan yang ditunggangi, atau hewan yang digiring;
  - c. Cuaca hujan dan genangan air;
  - d. Memasuki pusat kegiatan masyarakat yang belum dinyatakan dengan rambu lalu lintas;
  - e. Mendekati persimpangan atau perlintasan sebidang kereta
  - f. Melihat dan mengetahui ada pejalan kaki yang akan menyeberang.

Pengemudi yang akan memperlambat kendaraannya harus mengamati situasi lalu lintas di samping dan di belakan kendaraan dengan cara yang tidak membahayakan kendaraan lain. Selain kendaraan bermotor umum dalam trayek, setiap kendaraan bermotor dapat berhenti disetiap jalan, kecuali :

1. Terdapat rambu larangan berhenti yang bergaris utuh;
2. Pada tempat tertentu yang dapat membahayakan keamanan, keselamatan serta mengganggu ketertiban dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan;
3. Jalan Tol.

#### **2.1.4.2 Tata cara berlalu lintas bagi pengemudi kendaraan bermotor**

Sesuai Undang-undang no 22 Tahun 2009 Pasal 106 ayat (4) huruf a dan e berbunyi “Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mematuhi ketentuan:

- a. rambu perintah atau rambu larangan;
- b. Marka Jalan;
- c. alat pemberi isyarat lalu lintas;
- d. gerakan lalu lintas;
- e. berhenti dan Parkir;
- f. peringatan dengan bunyi dan sinar;
- g. kecepatan maksimal atau minimal;
- h. tata cara pengandengan dan penempelan dengan kendaraan lain.

Berlalu lintas sebagai suatu wujud pengaturan bagi pengendara kendaraan, maka harus mentaati aturan Undang-Undang tentang berlalu lintas dengan memperhatikan Pasal-Pasal, antara lain :

Pasal 169 "Pengemudi dan/atau Perusahaan Angkutan Umum barang wajib mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi Kendaraan, dan kelas jalan.

Pasal 281 "Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud dalam

Pasal 77 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 4 (empat) bulan atau denda paling banyak Rp 1.000.000,00 (satu juta rupiah)".

Pasal 287 "Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di Jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf a atau Marka Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah)".

Pasal 307 "Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan bermotor angkutan umum barang yang tidak mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 169 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah)".

Lalu lintas dan angkutan jalan yang mempunyai karakteristik dari keunggulan tersendiri perlu dikembangkan dan dimanfaatkan sehingga mampu menjangkau seluruh wilayah pelosok daratan dengan mobilitas tinggi dan mampu memadukan modal transportasi lain.

Pengembangan lalu lintas dan angkutan jalan yang ditata dalam satu kesatuan sistem, dilakukan dengan mengintegrasikan dan mendinamisasikan unsur-unsurnya yang terdiri dari jaringan transportasi jalan, kendaraan beserta pengemudinya, serta peraturan-peraturan, prosedur dan metode sedemikian rupa sehingga terwujud suatu totalitas yang utuh, berdaya guna dan berhasil guna. Untuk mencapai daya guna dan hasil guna nasional yang optimal.

Berdasarkan penjelasan panduan praktis berlalu lintas bahwa manusia memegang peranan penting dalam hal terjadinya kecelakaan lalu lintas ini dilihat banyaknya kecelakaan yang terjadi bersumber dari manusia itu sendiri. Ini merupakan bentuk kebiasaan dan tingkah laku manusia dalam mengemudikan kendaraan di jalan raya, yang tidak mengindahkan peraturan lalu lintas yang telah di berlakukan.

#### **2.1.5 Pengertian Kendaraan Bermotor**

Kendaraan adalah suatu yang digunakan untuk untuk di kendarai atau dinaiki seperti kuda, kereta, mobil dan lain-lain. (<https://kbbi.web.id/kendara> diakses pada 27 januari 2017 )

Bermotor adalah alat untuk mengadakan kekuatan penggerak dengan jalan dan sebagainya seperti sepeda motor dijalankan dengan mesin atau mobil dan sebagainya. (<https://kbbi.web.id/bermotor> diakses pada 27 januari 2017 )

Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang di gerakkan oleh peralatan teknik untuk pengereakkannya, dan digunakan untuk transportasi darat.



## 2.2 Media Sosialisasi

### 2.2.1 Pengertian Media Sosialisasi

Media sosialisasi terdiri dari dua kata media dan sosialisasi. Media berasal dari dari bahasa Latin yaitu *medius* yang berarti tengah, perantara atau pengantar. Media adalah semua bentuk perantara yang dipakai orang menyebar ide, sehingga ide atau gagasan itu sampai pada penerima.

Sedangkan Sosialisasi adalah proses penanaman atau transfer kebiasaan atau nilai dan aturan dari satu generasi ke generasi lainnya dalam sebuah kelompok atau masyarakat. ([id.wikipedia.org/wiki/Sosialisasi#Jenis\\_sosialisasi](http://id.wikipedia.org/wiki/Sosialisasi#Jenis_sosialisasi) , diakses 10 Maret 2016 19.30).

Dari penjelasan di atas dapat disimpulkan bahwa media sosialisasi merupakan suatu bentuk (perantara) untuk menanamkan atau mentransfer kebiasaan atau nilai dan aturan dari satu generasi ke generasi lainnya dalam sebuah kelompok atau masyarakat.

### 2.2.2 Jenis Media Sosialisasi

Media Sosialisasi adalah sarana menanamkan atau mentransfer kebiasaan atau nilai dan aturan dari satu generasi ke generasi lainnya dalam sebuah kelompok atau masyarakat. Beberapa jenis media sosialisasi diantaranya adalah:

#### 1) Media Sosialisasi Secara Langsung

Media sosialisasi secara langsung adalah sosialisasi yang dilakukan dengan penyampaian secara langsung, seperti penyelenggaraan berbagai macam seminar, penyuluhan dan masih banyak lainnya.

## 2) Media Sosialisasi Berbasis Elektronik

Seiring dengan perkembangan teknologi yang ada dan lebih modern sehingga menjadikan media-media sosialisasi lebih berkembang lagi hingga merambah ke media elektronik dan diital. Media sosialisasi elektronik / digital adalah media yang digunakan sebagai alat penyampaian informasi dengan menggunakan jasa media elektronik / digital, media promosi ini biasanya digunakan untuk promosi yang penyebaran informasinya cukup luas. Contohnya : iklan TV, radio, dan internet.

## 3) Media Sosialisasi Berbasis Cetak

Yang dimaksud dengan media sosialisasi berbasis cetak adalah media sosialisasi yang dilakukan atau dibuat dengan menggunakan bantuan jasa percetakan dalam pembuatan media-media atau alat yang dipakai dalam berpromosi dan hasil akhir yang dijadikan sebagai media sosialisasi tersebut adalah hasil dari proses percetakan. Contohnya poster, baliho, *banner*, *leaflet*, *booklet*, *flyer*, *x-banner*, dll

Dari beberapa media diatas media sosialisasi yang akan digunakan adalah media poster berbasis cetak karena dapat dibaca secara berulang-ulang dan dapat ditempatkan di tempat-tempat strategis seperti kantor polisi, dinas perhubungan dan sepanjang jalan raya yang dilewati pengendara sepeda motor.

## 2.3 Perancangan

### 2.3.1 Pengertian Perancangan

Menurut Hasan (2005: 927) perancangan merupakan upaya mencari inovasi dengan menciptakan sesuatu yang baru dengan memenuhi kriteria (atau kondisi yang diinginkan). Menurut Ladjamudin (2005: 39), menyatakan bahwa perancangan adalah suatu kegiatan yang memiliki tujuan untuk mendesain sistem

baru yang dapat menyelesaikan masalah-masalah yang dihadapi perusahaan yang diperoleh dari pemilihan alternatif sistem yang terbaik. Perancangan adalah suatu kegiatan membuat desain teknis berdasarkan evaluasi yang telah dilakukan pada kegiatan analisis. (dalam situs [http://elib.unikom.ac.id/files/disk1/526/jbptunikompp-gdl-rdhendraca-26274-6-unikom\\_r-i.pdf](http://elib.unikom.ac.id/files/disk1/526/jbptunikompp-gdl-rdhendraca-26274-6-unikom_r-i.pdf))

Dari beberapa pendapat tersebut maka dapat disimpulkan bahwa perancangan adalah proses, cara, perbuatan merancang yang merupakan upaya mencari inovasi dengan menciptakan sesuatu yang baru dengan memenuhi kriteria (atau kondisi yang diinginkan) berdasarkan evaluasi yang telah dilakukan pada kegiatan analisis.

### **2.3.2 Perancangan dalam Lingkup Desain Komunikasi Visual**

Untuk membuat rancangan sebuah karya tentunya mempunyai pertimbangan tentang unsur-unsur visual dan prinsip-prinsip desain yang harus dipenuhi untuk mencapai hasil rancangan yang memuaskan, terlebih desain media sosialisasi haruslah bersifat menarik dan informatif agar menarik perhatian masyarakat.

#### **2.3.2.1 Unsur-unsur Desain**

Unsur visual desain adalah unsur-unsur yang digunakan untuk mewujudkan desain, sehingga orang lain dapat membaca desain tersebut. Unsur visual desain mempunyai berbagai fungsi dan saling berhubungan sehingga merupakan suatu kesatuan yang utuh. Unsur-unsur visual desain tersebut meliputi:

##### **1) Titik**

Titik adalah salah satu unsur visual yang wujudnya relatif kecil, di mana dimensi memanjang dan melebarnya dianggap tidak berarti. Titik cenderung

ditampilkan dalam bentuk kelompok, dengan variasi jumlah, susunan, dan kepadatan tertentu (Kusrianto, 2007: 30).

## 2) Garis (*line*)

Garis adalah tanda yang dibuat oleh alat untuk menggambar melewati permukaan (Suyanto, 2004: 37). Garis juga dianggap sebagai unsur visual yang banyak berpengaruh terhadap pembentukan suatu objek sehingga garis, selain dikenal sebagai goresan atau coretan, juga menjadi batas limit suatu bidang atau warna (Kusrianto, 2007: 30). Berdasarkan kedua pendapat tersebut dapat disimpulkan bahwa garis adalah unsur desain yang menghubungkan antara satu titik dengan titik yang lain sehingga dapat berbentuk gambar, garis lengkung (*curve*) atau garis lurus (*straight*) sehingga membangun bentuk atau konstruksi desain.

## 3) Bidang (*shape*)

Bidang merupakan unsur visual yang berdimensi panjang dan lebar. Bidang apabila ditinjau dari bentuknya bisa dikelompokkan menjadi dua, yaitu bidang geometri/beraturan dan bidang non geometri atau tidak beraturan. Bidang geometri adalah bidang yang relatif mudah diukur keluasannya, sedangkan bidang non geometri merupakan bidang yang relatif sukar diukur keluasannya. Bidang bisa dihadirkan dengan menyusun titik maupun garis dalam kepadatan tertentu, dan dapat pula dihadirkan dengan mempertemukan potongan hasil goresan satu garis atau lebih (Kusrianto, 2007: 30).

#### 4) Ruang (*space*)

Ruang dapat dihadirkan dengan adanya bidang. Pembagian bidang atau jarak antar objek berunsur titik, garis, bidang dan warna. Ruang lebih mengarah pada perwujudan tiga dimensi sehingga ruang dapat dibagi dua, yaitu ruang nyata dan semu. Keberadaan ruang sebagai salah satu unsur visual sebenarnya tidak dapat diraba tetapi dapat dimengerti (Kusrianto, 2007: 30).

#### 5) Warna (*colour*)

Warna merupakan unsur penting dalam desain. Warna merupakan unsur grafis yang sangat kuat dan provokatif. Kuat apabila desain yang dibuat menggunakan warna khas dari objek desain tertentu, maka akan menimbulkan kesan kokoh pada objek desainnya. Bersifat provokatif apabila desain yang dibuat menggunakan warna tertentu yang membuat masyarakat luas tertarik untuk melihat lebih lama, karena kekuatan warna yang kuat dan provokatif tersebut.

#### 6) Gelap terang (*light-dark*)

Unsur gelap terang disebut juga nada. Ungkapan gelap-terang sebagai hubungan pencahayaan dan bayangan dinyatakan dengan gradasi mulai dari yang paling putih untuk menyatakan terang, sampai yang paling hitam untuk bagian yang sangat gelap. Unsur gelap-terang ini biasanya dimanfaatkan untuk berbagai kepentingan, antara lain memperkuat kesan trimatra suatu bentuk, mengiluskan kedalaman atau ruang, dan menciptakan kontras atau suasana tertentu

#### 7) Tekstur (*texture*)

Tekstur adalah nilai raba dari suatu permukaan. Secara fisik tekstur dibagi menjadi tekstur kasar dan halus, dengan kesan pantul mengkilap dan kusam

ditinjau dari efek tampilannya, tekstur digolongkan menjadi tekstur nyata dan tekstur semu. Dalam penerapannya, tekstur dapat berpengaruh terhadap unsur visual lainnya, yaitu kejelasan titik, kualitas garis, keluasan bidang dan ruang, serta intensitas warna.

### 2.3.2.2 Prinsip-prinsip Desain

Untuk menghasilkan karya desain yang menarik maka prinsip-prinsip desain merupakan hal penting yang tidak boleh diabaikan dalam proses desain. Sunaryo (2002: 31) memaparkan bahwa prinsip - prinsip desain terdiri dari prinsip kesatuan, prinsip keserasian, prinsip irama, prinsip keseimbangan dan prinsip kesebandingan. Sanyoto (2006: 115) menambahkan dua unsur prinsip-prinsip desain yaitu dominasi, kesederhanaan dan kejelasan. Selanjutnya Suyanto (2004: 61) juga menambahkan prinsip hirarki visual. Berikut ini penjelasannya:

#### 1) Prinsip kesatuan

Kesatuan (*unity*) merupakan prinsip pengorganisasian unsur rupa yang paling mendasar dimana terdapat pertalian yang erat antar unsur-unsurnya sehingga tidak dapat dipisahkan satu dengan yang lain, serta saling mendukung membentuk totalitas guna mencapai tujuan atau makna tertentu.

#### 2) Prinsip Keserasian

Keserasian (*harmony*) merupakan prinsip desain yang mempertimbangkan keselarasan keserasian dan keterpaduan antar bagian dalam keseluruhan sehingga dapat membentuk keterpaduan yang tidak saling bertentangan.

### 3) Prinsip Irama

Irama (*rhythm*) merupakan pengaturan unsur – unsur rupa secara berulang dan berkelanjutan, sehingga bentuk yang tercipta memiliki kesatuan arah dan gerak yang membangkitkan keterpaduan bagian-bagiannya.

### 4) Prinsip Dominasi

Periklanan harus memiliki dominasi/pusat/perhatian/daya penarik/ penekanan, agar dapat menarik dan menyetak perhatian target audience. Dominasi dapat dilakukan dengan warna atau bentuk. Dominasi warna bisa memakai warna yang mencolok, warna yang dominan, warna yang lain dari yang ada secara umum. Sedangkan dominasi bentuk dapat berupa bentuk manusia, benda, huruf, bentuk-bentuk non obyektif, bentuk-bentuk yang aneh, atau bentuk yang lain dari yang ada secara umum. Namun, dominasi bisa juga berupa bentuk kata-kata judul yang menarik.

### 5) Prinsip Keseimbangan

Keseimbangan (*balance*) berkaitan dengan pengaturan “bobot” akibat “gaya berat” dan letak kedudukan bagian-bagian sehingga susunan dalam keadaan seimbang. Keseimbangan yang baik memberikan perasaan tenang dan menarik, serta menjaga keutuhan komposisi.

### 6) Prinsip Kesebandingan

Kesebandingan (*proportion*), adalah hubungan antar bagian terhadap keseluruhannya. Tujuan pengaturan kesebandingan adalah agar dicapai kesesuaian dan keseimbangan, sehingga diperoleh kesatuan yang memuaskan.

#### 7) Prinsip Kesederhanaan (*simplicity*)

Definisi sederhana adalah “tidak lebih dan tidak kurang; jika ditambah terasa memperuwet, jika dikurangi terasa ada yang hilang”. Dalam periklanan, sesuatu yang tidak perlu sebaiknya dihilangkan, karena hanya akan memperuwet.

#### 8) Prinsip Kejelasan (*clarity*)

Kejelasan harus mudah dipahami, dimengerti, dan jelas dibaca. Warna huruf harus kontras dengan dasarnya, latar belakang tulisan tidak ruwet, longgar, atau latar belakang disederhanakan, dikaburkan, hindari tulisan menyeberang banyak warna, dan tulisan jangan ditumpangkan pada gambar yang sudah ruwet.

#### 9) Prinsip Hirarki Visual

Prinsip hirarki visual merupakan prinsip yang mengatur elemen-elemen mengikuti perhatian yang berhubungan secara langsung dengan titik fokus. Titik fokus merupakan perhatian yang pertama, kemudian baru diikuti perhatian yang lainnya. Tiga pertanyaan penting mengenai hirarki visual adalah: mana yang anda lihat pertama?, mana yang anda lihat kedua?, mana yang anda lihat ketiga?.

### 2.3.3 Strategi Perancangan dalam Desain Komunikasi Visual

Dalam melakukan suatu perancangan dibutuhkan suatu strategi agar mampu mengkomunikasikan pesan yang dimaksud terhadap calon penerima pesan. Adapun beberapa langkah-langkah strategis yang perlu dilakukan menurut Suyanto (2006: 20) yaitu, strategi menetapkan audiens, strategi kreatif merancang, strategi merancang daya tarik pesan, strategi merancang gaya dalam eksekusi pesan, dan strategi merancang warna, slogan, dan format iklan.



### 2.3.3.1 Strategi Menetapkan Audiens

Identifikasi audien sasaran adalah melakukan identifikasi pada pasar yang ingin dibidik atau dengan kata lain melakukan segmentasi pasar dan pembidik pasar. Suyanto (2006: 20) menjelaskan untuk pemasaran produk konsumen, variabel segmentasi utama adalah segmentasi geografis, segmentasi demografis, segmentasi psikografis, segmentasi perilaku dan segmentasi manfaat.

### 2.3.3.2 Strategi Kreatif Merancang

Suyanto (2006: 86) menjelaskan beberapa pendekatan untuk mengerjakan strategi kreatif dalam merancang, antara lain menggunakan strategi generik, strategi *preemptive*, strategi *unique selling proposition*, strategi menciptakan suatu *brand image*, strategi mencari *inherent drama in the brand*, strategi pemosisian dan strategi resonansi. Strategi kreatif yang diterapkan pada perancangan media sosialisasi ini yaitu strategi resonansi . Strategi ini berorientasi pada situasi atau kondisi yang ditemukan dan menguatkan pengalaman hidup konsumen.

### 2.3.3.3 Strategi Merancang Jenis Pesan

Harto dalam Novitasari (2011: 26) mengatakan bahwa pesan dalam sebuah promosi memiliki jenis-jenis sebagai berikut: edukatif, persuasif, entertaint, informatif, pengingat dan penambah nilai. Jenis pesan yang akan digunakan pada media sosialisasi ini adalah jenis pesan persuasif karena jenis pesan semacam ini adalah berusaha menghimbau dan mempengaruhi audiens agar ide baru dapat diterima.

#### 2.3.3.4 Strategi Merancang Daya Tarik Pesan

Untuk menentukan daya tarik pesan maka perlu dilakukan riset pasar terlebih dahulu. Suyanto (2006: 111) mengemukakan bahwa, daya tarik pesan dapat berupa selebritis, humor, kesalahan, perbandingan, rasional, emosional, seks atau kombinasi aspek-aspek tersebut. Daya tarik yang mungkin diterapkan pada perancangan media sosialisasi ini yaitu daya tarik kesalahan. Daya tarik kesalahan merupakan daya tarik negatif, orang merasa salah ketika melanggar peraturan, menyimpang dari nilai standar atau nilai kepercayaan dan tidak bertanggung jawab. Daya tarik kesalahan dapat berjalan baik karena memotivasi individu dewasa secara emosi mengambil alih tanggung jawab tindakan terdapat untuk mengurangi tingkat kesalahan dan berupaya membujuk masyarakat dengan menerapkan perasaan bersalah yang dapat diganti dengan tidak melanggar peraturan lalu lintas yang diiklankan.

#### 2.3.3.5 Strategi Merancang Gaya Dalam Eksekusi Pesan

Dalam melakukan eksekusi pesan Suyanto (2006: 133) menjelaskan bahwa ada empat hal yang harus diperhatikan oleh tim kreatif, yaitu gaya, nada, kata dan format. Gaya dalam eksekusi pesan terdiri dari menjual langsung, potongan kehidupan, gaya hidup, fantasi, citra, musik, simbol kepribadian, keahlian teknis, bukti ilmiah, bukti kesaksian, demonstrasi, perbandingan, animasi, humor dan kombinasi. Gaya pesan yang mungkin diterapkan pada perancangan media sosialisasi ini yaitu gaya pesan potongan kehidupan (*slice of life*). Gaya ini dipercaya efektif menyajikan situasi di mana sebagian besar masyarakat melakukan pelanggaran lalu lintas meskipun mereka tahu bahwa itu salah.

#### **2.4.3.5 Strategi Merancang Slogan dan Format Iklan.**

Suyanto (2006: 153) mengemukakan bahwa strategi merancang slogan, simbol, dan format iklan merupakan bagian yang saling mendukung dalam esksekusi pesan iklan. Dalam merancang slogan dan format iklan haruslah mempertimbangkan jenis huruf, ukuran, keterbacaan, kesederhanaan, keserasian, serta kepaduan antara masing-masing bagian untuk memberikan dampak visual yang efektif.

### **2.4 Poster**

#### **2.4.1 Pengertian Poster**

Poster dapat didefinisikan sebagai media untuk menyampaikan kesan tertentu dan mampu pula untuk mempengaruhi dan memotivasi tingkah laku orang yang melihatnya. Sebagai contoh mempengaruhi orang untuk membeli produk tertentu, untuk mengikuti program Keluarga Berencana, atau untuk menyayangi binatang. Penulisan poster dapat di kain, kertas, batang kayu, seng dan semacamnya. Pemasangannya biasanya di kelas, di pohon, di tepi jalan, di majalah. Ukurannya bermacam-macam tergantung kebutuhan (Sadiman dkk. 1990: 48).

Menurut Sudjana dan Rivai (2009: 51) poster adalah kombinasi visual dari rancangan yang kuat, dengan warna, dan pesan dengan maksud untuk menangkap perhatian orang yang lewat tetapi cukup lama menanamkan gagasan yang berarti di dalam ingatannya.

Dari beberapa pendapat ahli diatas dapat disimpulkan dapat bahwa poster adalah karya visual berupa gambar dan tulisan yang dipasang atau ditempel

ditempat umum berupa pengumuman, ajakan, produk iklan dan yang berisi informasi yang ingin disampaikan kepada masyarakat.

#### 2.4.2 Jenis Poster

Jenis-jenis poster dapat ditinjau dari dua segi, yaitu berdasarkan penempatan dan berdasarkan tujuan. Berdasarkan segi penempatannya, poster terdiri atas poster dalam, yaitu poster yang diletakkan dalam ruangan tertutup (*indoor*) dan poster luar, yaitu poster yang ditempelkan atau diletakkan di luar ruangan (*outdoor*). Sedangkan jenis poster berdasarkan tujuannya meliputi poster sosial dan poster komersial. Poster sosial adalah poster yang digunakan untuk mendukung program-program yang direncanakan. Sementara itu, poster komersial merupakan poster yang berisi pesan menawarkan produk untuk membujuk orang supaya mengambil keputusan untuk membeli.

Pendapat lain dikemukakan oleh Luchihuki (2011) dalam Fitri (2013) yang membedakan jenis poster menjadi empat, yaitu poster niaga, poster pendidikan, poster penerangan, dan poster kegiatan. Hampir sama dengan pendapat sebelumnya, Kurniawan (2012) dalam Fitri (2013) mengemukakan jenis-jenis poster menurut isinya dibagi menjadi empat jenis, yaitu poster kegiatan yang bertujuan memberitahukan adanya suatu kegiatan dan mengajak pembaca untuk mengikuti atau berpartisipasi dalam kegiatan tersebut, poster penerangan atau pendidikan yang bertujuan mempengaruhi pembaca untuk melakukan atau tidak melakukan sesuatu, poster hiburan yang bertujuan memberitahukan adanya suatu hal yang bersifat hiburan, dan poster niaga yang bertujuan menarik pembaca

untuk membeli atau menggunakan suatu barang atau jasa. Sementara itu, Rachmawati (2012) dalam Fitri (2013) mengelompokkan jenis poster menjadi dua belas, yaitu:

- a. poster propaganda;
- b. poster kampanye, poster ini biasanya digunakan sebagai penarik simpati dari calon pemimpin saat pemilihan umum;
- c. poster *wanted*, poster ini digunakan saat sayembara untuk menemukan penjahat yang sedang dicari negara;
- d. poster *cheesecake*, yaitu poster yang biasanya diperuntukkan untuk anak-anak muda. Biasanya poster ini berisi gambar artis;
- e. poster film, yaitu poster yang berfungsi mempopulerkan film-film. Poster ini dibuat dengan teknologi dan profesionalisme sangat tinggi karena melibatkan finansial yang luas. Oleh karena itu, pembuat poster ini adalah desainer-desainer terbaik;
- f. poster komik buku, yaitu poster yang berisi gambar pada buku komik;
- g. poster *affirmation*, yaitu poster yang berisi motivasi dengan kata-kata yang tertulis pada poster tersebut. Teks atau kata-kata motivasi yang tertulis biasanya tentang kepemimpinan, peluang, dan lain-lain;
- h. poster riset dan kegiatan ilmiah, poster ini sering dipakai kalangan akademisi untuk mempromosikan kegiatan ilmiah;
- i. poster di dalam kelas, poster ini populer di sekolah-sekolah di Amerika Utara. Poster ini bervariasi, misalnya poster untuk memotivasi murid agar

- bersikap baik, poster yang berisi bahan pelajaran yang singkat, tabel perkalian, pengenalan bahasa asing, peta, dan lain-lain;
- j. poster karya seni, poster ini merupakan ekspresi desain grafis yang dibuat dengan tujuan seni. Poster ini biasanya dibuat mahasiswa seni grafis sebagai ajang kreativitas;
- k. poster iklan layanan masyarakat, adalah poster yang tidak bersifat komersial dan biasanya sering dilombakan oleh lembaga-lembaga pemerintahan maupun LSM; dan
- l. poster komersial, poster ini didesain dan diproduksi sebagai sarana mempromosikan suatu produk dan diproduksi dengan anggaran tertentu.

### 2.4.3 Struktur Poster

Pemilihan menggunakan pesan digunakan menggunakan pendekatan : A-A Procedure atau *From Attention to Procedure*. A-A Procedure adalah proses pertahapan komunikasi persuasif mulai dari usaha membangkitkan perhatian (*Attention*) untuk kemudian menggerakkan seseorang atau banyak orang agar melakukan kegiatan (*Action*) seperti yang diharapkan (Sanyoto, 2006 dalam \Presentasi Advertising” Harto, 2015). A-A Procedure dilakukan dengan rumusan pentahapan klasik : AIDA

**A = Attention = Perhatian**  
**I = Interest = Tertarik/Minat**  
**D = Desire = Keinginan/Hasrat**  
**A = Action = Tindakan/Keinginan**

### Bagan 2.1 Penjelasan AIDA

(Sumber: Harto, Presentasi Advertising 2015 slide ke 8)

Dalam penerapannya AIDA dalam praktek pada iklan memiliki posisi sebagai berikut :

- **A = Attention = Perhatian**  
dibebankan kepada JUDUL (*headline*) dan VISUALISASI ILUSTRASI yang merupakan bentuk verbal-visual
- **I = Interest = Tertarik/Minat**  
dibebankan kepada terpeliharanya *Attention* agar dapat memaksa khalayak sasaran agar tertarik untuk membaca teks pada BODY COPY
- **D = Desire = Keinginan/Hasrat**  
dibebankan kepada BODY COPY, disusun sedemikian rupa hingga menimbulkan keinginan
- **A = Action = Tindakan/Keinginan**  
dibebankan kepada teks BODY COPY penutup, misalnya dengan kalimat penutup: "Cepatlah beli sekarang juga jika tidak ingin kehabisan" atau kupon "gunting dan kirimkan", dan lain-lain kalimat yang dapat menggerakkan orang untuk bertindak (*action*) sesuatu.

### Bagan 2.2 Penerapan AIDA

(Sumber: Harto, Presentasi Advertising 2015 slide ke 9)







untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat). (Nuradi. Wicaksono, Nuradi. Harimukti, Falecia, K.J. dan Indrawat, Nani R. 1996, *Kamus Istilah Periklanan Indonesia*. PT. Gramedia Pustaka Utama, h. 136)

Menurut *Ad Council*, suatu dewan periklanan di Amerika Serikat yang memelopori iklan layanan masyarakat, menentukan kriteria yang dipakai untuk menentukan kampanye pelayanan masyarakat ialah:

- a. Non komersial.
- b. Tidak bersifat keagamaan.
- c. Non politik
- d. Berwawasan nasional.
- e. Diajukan oleh organisasi yang telah diakui atau diterima.
- f. Dapat diiklankan.
- g. Memiliki dampak dan kepentingan tinggi sehingga patut memperoleh dukungan media local maupun nasional. (Kasali, 1992, 202)

Pada dasarnya iklan layanan masyarakat merupakan pengangkatan tema yang diambil dari masalah-masalah yang ada di masyarakat, yang selama ini menjadi gangguan dalam kehidupan masyarakat. Karena pada dasarnya masalah yang diangkat digunakan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

Dari beberapa pendapat ahli diatas dapat disimpulkan bahwa, Poster Iklan Layanan Masyarakat adalah karya visual berupa gambar dan tulisan yang dipasang atau ditempel ditempat umum berupa pengumuman, ajakan, produk iklan dan yang berisi iklan nonkomersial yang dilakukan oleh suatu organisasi non komersial atau komersial (sering juga pemerintah) melalui media massa

dengan tujuan memperkenalkan, mempromosikan gagasan, cita-cita, anjuran, dan pesan-pesan lainnya kepada masyarakat untuk mempengaruhi khalayak agar berbuat dan bertingkah laku sesuai dengan iklan tersebut.

#### 2.4.5 Poster Lalu lintas

Dari beberapa pendapat ahli yang terdapat pada BAB II landasan konsep poin 2.4 dapat disimpulkan bahwa poster lalu lintas adalah poster yang isinya berupa ajakan atau himbauan untuk berkendara secara aman dan tidak membahayakan diri sendiri maupun orang lain saat mengendarai kendaraan bermotor. poster lalu lintas ini biasanya ditempel atau dipasang di kantor polisi, dinas perhubungan dan pinggir jalan raya atau trotoar.

Contoh Poster Lalu Lintas antara lain:

- a. Poster Tata Cara Berkendaraan yang Baik dan Benar
- b. Poster Kelengkapan Keselamatan Berkendaraan ( seperti Helm, jaket, sarung tangan, masker, sepatu)
- c. Poster Kelengkapan Kendaraan Bermotor ( seperti Spion, *Speed meter*, rem, lampu sein dan ban)

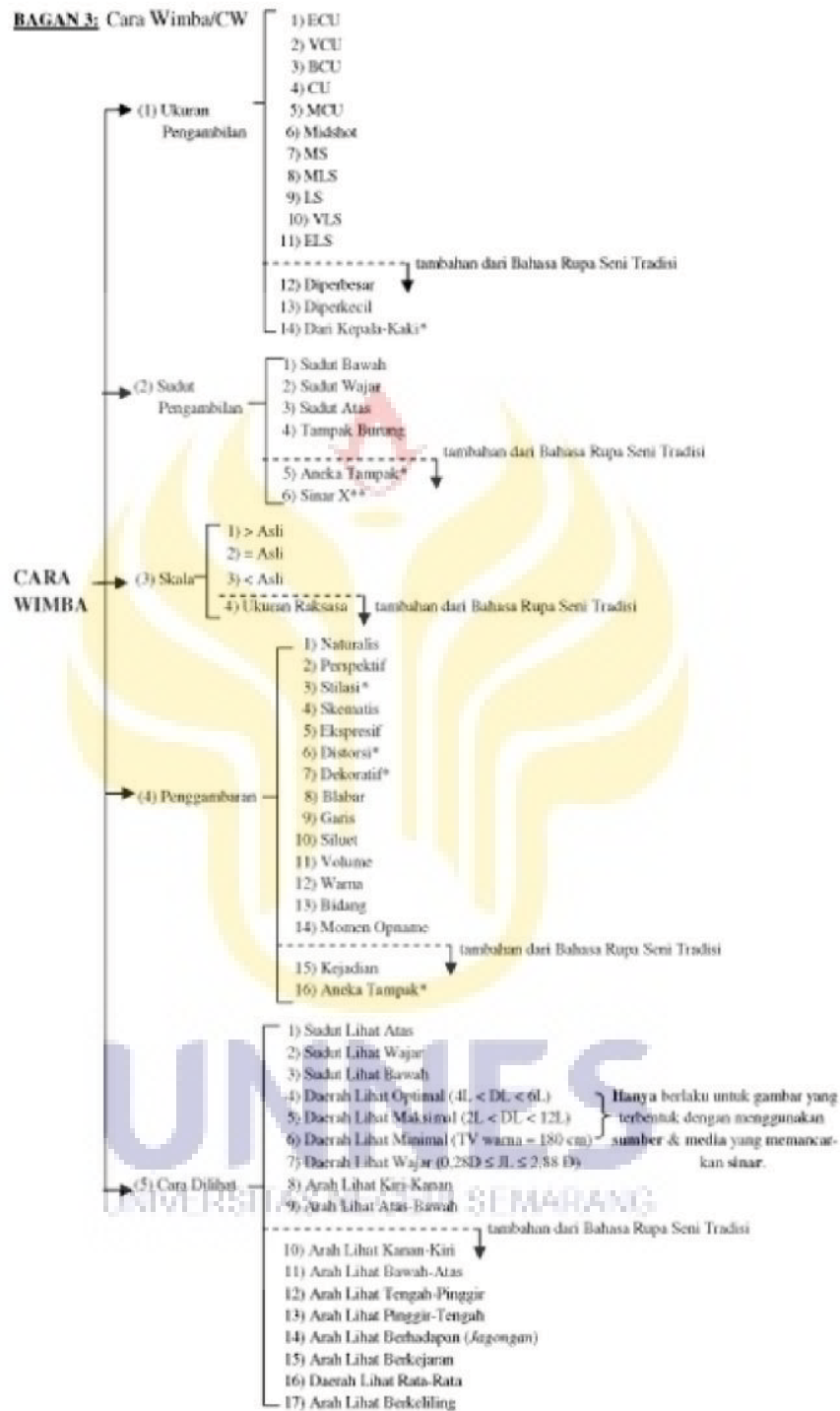
## 2.4.6 Bahasa Rupa dalam Poster

### 1. Pengertian

Jika diadaptasi dari Tabrani (2005: 9-10, 62, 69-74 dalam Harto dan Fanani, 2016: 553), maka bahasa rupa adalah bahasa yang tampil secara visual/kasat mata, pada karya Seni Rupa naratif/representatif yang digunakan oleh para perupa dalam menciptakan karyanya agar komunikatif, sehingga dapat menyampaikan informasi dan pesan (cerita) kepada pemirsanya. Sehingga, bahasa rupa ini tidak berlaku bagi karya Seni Rupa yang abstrak (non naratif/non representatif). Tiga hal terpenting dalam bahasa rupa adalah isi *wimba* (isi cerita/pesan/informasi), cara *wimba* (cara *mencandra*/mengidentifikasi suatu *wimba*), dan tata ungkapan (*grammar*). *Wimba* dapat disamakan dengan imaji/*image*. Cara *wimba* dan tata ungkapan memiliki banyak cara yang ada di dalamnya yang dapat digunakan untuk dasar merancang karya Seni Rupa atau pun digunakan untuk menganalisis karya seni rupa.

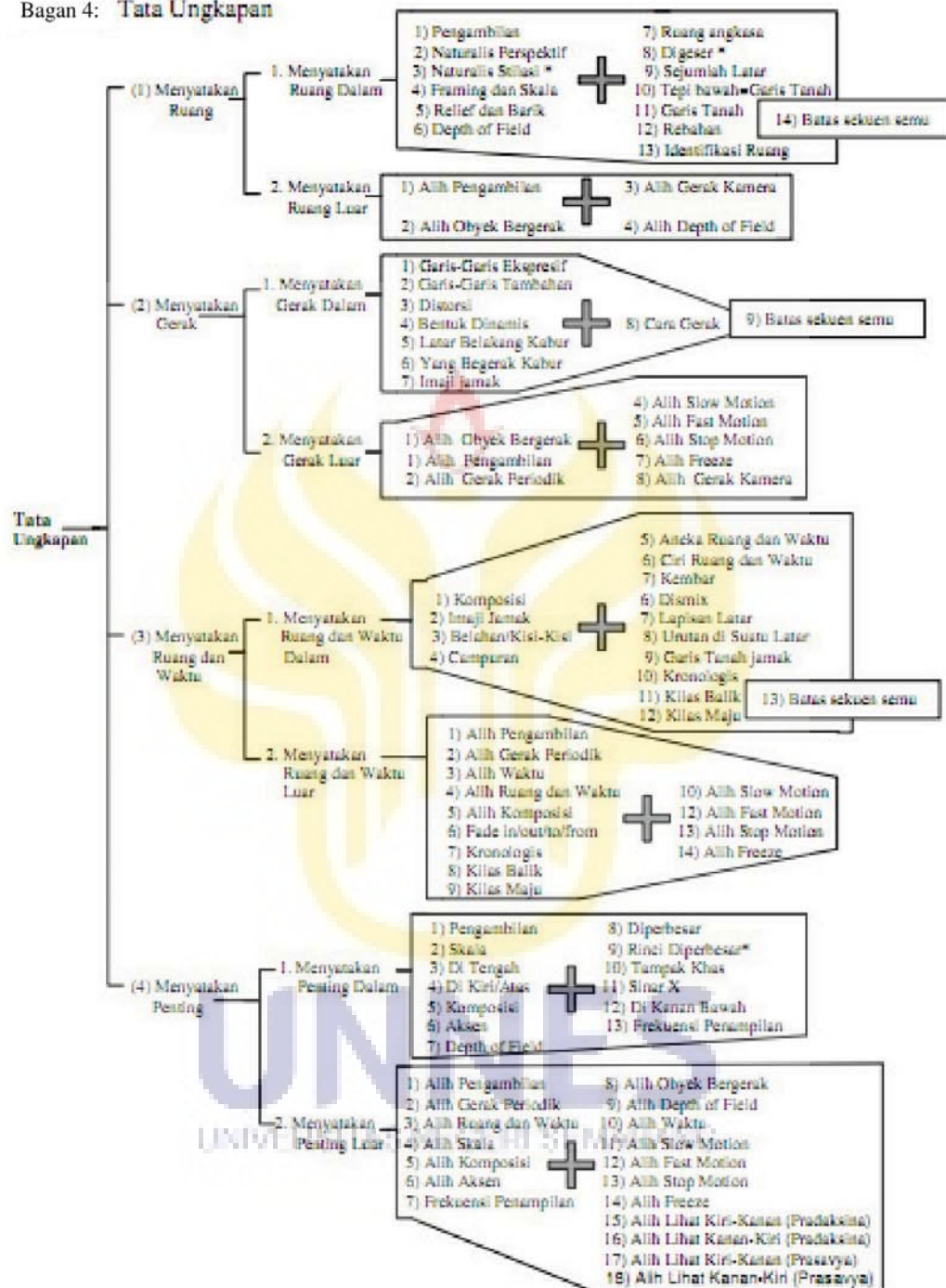
### 2. Jenis Jenis Bahasa Rupa

Menurut Tabrani dalam Harto (2016) cara-cara dalam bahasa rupa dapat digolongkan menjadi 2 cara yaitu cara *wimba* (*image ways*) dan tata ungkapan (*grammar*). Berikut adalah bagan cara-cara dalam bahasa rupa (*wimba* dan tata ungkapan) :



Bagan 2.4 Secara Wimba  
(Sumber: Harto, 2012: 628)

Bagan 4: Tata Ungkapan



Bagan 2.5. Bagan Secara Ungkapan

(Sumber: Harto, 2012: 629)

## BAB V

### PENUTUP

#### 5.1 Kesimpulan

Tujuan dari proyek studi tugas akhir ini adalah menghasilkan rancangan poster lalu lintas sebagai media sosialisasi keselamatan berkendara dengan target *audiens* yang telah ditentukan berdasarkan observasi dan proses pengolahan gagasan ide, sehingga diperoleh hasil yang sesuai dengan target yang dituju. Setelah penentuan ide maka selanjutnya dilakukan proses eksekusi dengan pengumpulan materi sebelum proses desain yaitu foto dan referensi, Setelah terkumpul proses eksekui desain menggunakan aplikasi *Adobe Photoshop CS6* dan *CorelDRAW X5*, berikutnya dihasilkan karya jadi berupa *dummy* yang kemudian dipamerkan.

Hasil proyek studi ini berupa poster lalu lintas tentang keselamatan berkendara ini terdiri dari 16 poster lalu lintas, 8 poster berukuran 42cm x 29,7cm dan 8 poster berukuran 1m x 3m. dari 8 foto yang digunakan 4 hasil dari dokumentasi penulis dan 4 mengambil dari internet. Dalam poster ini yang sosialisasikan adalah bahaya menggunakan ponsel saat berkendara, membawa barang berlebih, melebihi batas kecepatan, balapan liar, melawan arus lalu lintas, tidak mengenakan helm, dan menerobos palang kereta api saat mengemudikan kendaraan.

Secara keseluruhan poster ini dapat disimpulkan menggunakan komposisi *asimetris*, dengan ritme *repetitive* dan proporsi yang seimbang antara satu dengan yang lainnya. Kesatuan muncul karena adanya hubungan antara poster satu dengan poster lainnya yaitu tentang keselamatan berkendara dan pusat perhatian

divisualisasikan dengan ilustrasi vektor pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh masyarakat di Kecamatan Mranggen. Dengan demikian poster-poster ini telah menerapkan prinsip-prinsip seni rupa agar tampil secara estetis.

Jika dilihat dari aspek komunikasi/pesan, secara keseluruhan poster ini dapat disimpulkan menggunakan bahasa rupa cara visual sebanyak 16 poster. Tujuan penggunaan bahasa rupa tersebut adalah untuk menyampaikan pesan agar masyarakat di Kecamatan Mranggen tidak melanggar peraturan lalu lintas dan mengutamakan keselamatan berkendara saat mengemudikan sepeda motor.

## 5.2 Saran

Bagi Polsek Mranggen poster lalu lintas ini diharapkan bisa menjadi media sosialisasi tentang keselamatan berkendara untuk memberikan pesan dan informasi tentang keselamatan berkendara untuk masyarakat di Kecamatan Mranggen.

Secara akademik karya Proyek Studi ini dapat menjadi wahana pengembangan pengetahuan dan ketrampilan dalam bidang Desain Komunikasi Visual, khususnya poster.

Bagi masyarakat, diharapkan poster ini dapat memberi pesan dan informasi tentang keselamatan berkendara, sehingga masyarakat di Kecamatan Mranggen tidak melakukan pelanggaran lalu lintas saat mengemudikan sepeda motor seperti bermain ponsel, membawa barang secara berlebih, melebihi kecepatan, balapan liar, tidak mengenakan helm, melawan arus lalu lintas dan menerobos palang kereta api.



## DAFTAR PUSTAKA

- Alwi, Hasan. 2002. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Anggoro, M. Linggar. 2000. *Teori dan Profesi Kehumasan serta Aplikasinya di Indonesia*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Fitri, Nurul. 2013. Keefektifan Pembelajaran Menulis Poster Layanan Masyarakat Dengan Pola Kooperatif *Numbered Heads Together* dan *Student Teams Achievement Divisions* Pada Siswa Kelas VIII SMP. FBS UNNES.
- Hadi, M. Umar. 1993. *Tinjauan Aspek Visual Gambar Fotografi dan Gambar Tangan* (Jurnal Pengetahuan dan Penciptaan Seni). Yogyakarta: BP ISI.
- Harto, Dwi Budi. 2012. *Perancangan Model Film Animasi Bitmap Berbasis Pengolahan Pesan dan Informasi Visual, Bahasa Rupa Tradisi Relief Jataka Candi Borobudur*. Artikel dalam Seminar Nasional “Teknologi Informasi & Komunikasi Terapan”, 23 Juni 2012. Semarang: Universitas Dian Nuswantoro
- Harto, Dwi Budi. 2015 Advertising (Presentasi untuk mata kuliah DKV 3, DKV 4, DKV 5, DKV 6, Branding, Iklan, & Perwajahan). Semarang Prodi DKV-Jurusan Seni Rupa-Universitas Negeri Semarang.
- Harto, Dwi Budi dan Ahmad Zainul Fanani, 2016. *Revitalisasi Bahasa Rupa Relief Candi Masa Hindu-Budha sebagai Ciri Lokalitas Seni Budaya Nusantara*. Artikel dalam Proceeding Seminar Seni Budaya antar Bangsa “Koeksistensi Seni Budaya Nusantara untuk Memperkokoh Identitas Kebangsaan”, 12 Oktober 2016. Malang: Jurusan Seni dan Desain – Fakultas Sastra – Universitas Negeri Malang. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. 2002. *Departemen Pendidikan Nasional Edisi ke-3*. Jakarta: Gramedia



Kasali, Rhenald. 2003. *Managemen Public Relation dan Aplikasinya di Indonesia*.

Jakarta: PT. Grafiti.

Krause, Jim. 2004. *Design Basic Index*. Ohio: HOW Design Books.

Kurniawan, Fandi. 2012. Pengertian Slogan dan Poster.

<http://fandikurniawan.blogspot.com/2012/02/pengertian-slogan-dan-poster.html>.

Kusmiati, R. Artini. 1999. *Teori Dasar Disain Komunikasi Visual*. Jakarta:

Djambatan.

Kusrianto, Adi. 2007. *Pengantar Desain Komunikasi Visual*. Yogyakarta:

Penerbit Andi.

Kasali, Rhenald. (1992). *Manajemen Periklanan Konsep dan aplikasinya Di*

*Indonesia*. Jakarta: Pustaka Utama Grafiti

Musman, Asti dan Sugeng. WA, *Marketing Media Penyiaran Bukan Sekedar Jual*

*Kecap*, Cahaya Atma Pustaka, Yogyakarta, 2011.

Nawawi, Haradi. 1988. *Metode Penelitian Sosial*. Yogyakarta: Universitas Gajah

Mada.

Novitasari, Nurul. 2011. *CD Interaktif Pengenalan Huruf dan Angka Untuk Anak*

*Usia 2-4 Tahun*. Semarang: Unnes

Nuradi. Wicaksono, Nuradi. Harimukti, Falecia, K.J dan Indrawat, Nani R. 1996,

*Kamus Istilah Periklanan Indonesia*. PT. Gramedia Pustaka Utama, h. 136

Pengertian Perancangan dalam Lingkup Desain Komunikasi Visual

[elib.unikom.ac.id/files/disk1/526/jbptunikompp-gdl-rdhendraca-26274-6-](http://elib.unikom.ac.id/files/disk1/526/jbptunikompp-gdl-rdhendraca-26274-6-unikom_r-i.pdf)

[unikom\\_r-i.pdf](http://elib.unikom.ac.id/files/disk1/526/jbptunikompp-gdl-rdhendraca-26274-6-unikom_r-i.pdf) diakses pada 7 Agustus 2015. Pukul 20.45 Wib.

PP NO 74 TAHUN 2014 Angkutan Jalan, <http://korlantas.polri.go.id/wp-content/uploads/2015/11/PP742014AngkutanJalan.pdf> di akses pada 10 november 2016. Pukul 09.15 Wib

Pujirianto. 2005. *Desain Grafis Komputer*. Yogyakarta: Penerbit Andi.

Rifusa, Agus Imam, 2010. Analisis Faktor-faktor Permintaan Transportasi Busway. FE UI.

Rustan, Surianto. 2009. *Layout Dasar Dan Penerapannya*. Jakarta: Gramedia.

Sadiman, Arif S. dkk. 1990. *Media Pendidikan, Pengertian, Pengembangan, dan Pemanfaatannya*. Jakarta: CV. Rajawali

Santosa, Hedi Pujo. 2014. *Media Luar Ruang dan Lini 12* (Silabus). Semarang: FISIP UNDIP.

Santosa, Sigit. 2002. *Advertising Guide book*. Jakarta: Gramedia.

Sarwono, Jhonatan dan Hary Lubis. 2007. *Metode Riset Untuk Desain Komunikasi Visual*. Yogyakarta: Penerbit Andi.

Sudjana, Nana dan Ahmad Rivai. 2009. *Media Pengajaran*. Bandung: Sinar Baru Algensindo.

Suyanto, Bagong dan Sutinah. 2006. *Metode Penelitian Sosial Berbagai Alternatif Pendekatan*. Jakarta: Prenada Media Grup (Kencana).

Suryani, Tatik. 2008. *Perilaku Konsumen: Implikasi pada Strategi Pemasaran*. Yogyakarta: Graha Ilmu.

Undang-undang no 29 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. [http://www.dpr.go.id/dokjdih/document/uu/UU\\_2009\\_22.pdf](http://www.dpr.go.id/dokjdih/document/uu/UU_2009_22.pdf) di akses pada 10 november 2016. Pukul 10.45 W