

# BAB I

## PENDAHULUAN

Bagian ini membahas mengenai signifikansi penelitian, fokus penelitian, pertanyaan penelitian, tujuan dan manfaat penelitian, serta sistematika penulisan. Dapat diuraikan sebagai berikut:

### 1.1 Signifikansi Penelitian

Meningkatnya jumlah kendaraan roda dua dan roda empat di Indonesia sukar dihindari karena mudahnya transaksi jual beli antara *dealer* mobil dan motor dengan konsumen menggunakan jasa kredit dan uang muka yang rendah. Hal ini merupakan salah satu alasan melonjaknya jumlah kendaraan di Indonesia. Jumlah kendaraan pribadi pada daerah ibu kota Indonesia yaitu DKI Jakarta meningkat tiap tahunnya. Terdapat pada *data.jakarta.go.id* tahun 2013 jumlah kendaraan pribadi berjumlah 9.257.801 lalu pada tahun 2014 meningkat sebanyak 6% hingga berjumlah 9.902.917 pengguna kendaraan pribadi.

Fenomena seperti ini dapat menimbulkan permasalahan lalu lintas seperti kemacetan yang dipengaruhi oleh kepadatan arus yang melampaui batas maksimal juga faktor pengemudi yang lalai dalam berlalu lintas seperti menggunakan badan jalan yang bukan untuk lalu lintas serta melanggar peraturan lalu lintas yang sudah ditetapkan.

Permasalahan lalu lintas tidak hanya berkuat pada tingkat kemacetan yang meningkat namun juga dipengaruhi oleh pelanggaran lalu lintas seperti dalam hal marka jalan, menerobos lampu merah, dan surat kendaraan yang tidak lengkap.

Fenomena di atas berbanding lurus dengan tingginya angka kecelakaan, pelanggaran ini membahayakan karena bisa mempengaruhi keselamatan baik pengemudi maupun pengguna jalan, sehingga menyebabkan tingginya angka kecelakaan.

Jakarta memiliki catatan pelanggaran lalu lintas yang cukup menarik untuk dikaji. Berikut data catatan pelanggaran lalu lintas selama tahun 2016-2017:

**Tabel 1.1. Pelanggaran Lalu Lintas di Jakarta Selama Tahun 2016-2017**

	Uraian	Tahun 2016	Tahun 2017	Prosentase (%)
1.	Penindakan Tilang	6.272.375 kasus	7.420.000 kasus	15,47
2.	Jumlah Pengendara yang Ditegur	2.225.404 orang	3.225.000 orang	31
3.	Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas	105.374 kasus	98.419 kasus	7
4.	Korban Meninggal	25.859 orang	24.213 orang	6
5.	Luka Berat	22.939 orang	16.149 orang	30
6.	Kerugian	Rp 225 miliar	Rp 212 miliar	6

Sumber: Ditlantas Polda Metro Jaya (2018)

Berdasarkan data tabel 1, pelanggaran yang dilakukan oleh pengguna jalan menyebabkan tingginya jumlah kecelakaan, luka berat, korban meninggal, jumlah pengendara yang ditegur sampai penindak tilang menunjukkan angka yang memprihatinkan sehingga diperlukan langkah untuk mengurangi permasalahan lalu lintas. Dalam berlalu lintas sudah ditetapkan tata cara dan aturan yang berlaku. Menurut Pudji selaku Dirjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan, ada lima pihak yang bertanggung jawab dalam mengatasi permasalahan lalu lintas, diantaranya:

- a. Badan Perencanaan Pembangunan Nasional atau Bappenas, sebagai penanggung jawab utama.
- b. Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, bagian infrastruktur dan pengelolaan jalan tol.
- c. Kementerian Perhubungan, bagian kendaraan seperti kelayakan jalan.
- d. Polri, bertanggung jawab pada masyarakat Indonesia seperti kecelakaan yang disebabkan kelalaian pengendara.
- e. Kementerian kesehatan, bertugas mengecek apakah pengemudi sehat atau layak dalam berkendara.

Dalam menangani permasalahan lalu lintas di Indonesia Polisi Republik Indonesia atau yang disingkat Polri membagikan wilayah kekuasaan kepada Kepolisian Daerah agar kemacetan setiap daerah dapat teratasi. Begitupun dengan Kepolisian Daerah Metropolitan Jakarta Raya atau disingkat Polda Metro Jaya yang memiliki tugas utama untuk memelihara keamanan dan ketertiban, penegak hukum, memberikan

perlindungan, pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat juga mengatasi hal seperti kepadatan lalu lintas di DKI Jakarta yang bermarkas di Jl. Jendral Sudirman Kav 55 Jakarta Selatan.

Berdasarkan upaya melaksanakan tugas, fungsi dan tanggung jawab Polda Metro Jaya, tentunya memerlukan kerjasama dari setiap *stakeholder*-nya demi tercapai tujuan dari setiap program dan kebijakan yang akan dan sedang berjalan. Polda Metro Jaya mempunyai bidang humas yang berfungsi sebagai penghubung antara Polda Metro Jaya dengan masyarakat secara luas juga dengan media sebagai sarana publikasi program dan kebijakan.

Berbanding lurus dengan Amanat UU No. 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Teknologi Elektronik dan UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan serta UU No. 80 Tahun 2012 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan. Polda Metro Jaya terkhusus bagian Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya telah mengerahkan program untuk Jakarta yaitu menciptakan inovasi baru sebagai upaya mengurangi permasalahan lalu lintas hingga mengurangi tindak pelanggaran. Dengan didukung perkembangan teknologi dan informasi yang semakin pesat mendorong Kepolisian RI mengembangkan sebuah sistem informasi yang didukung oleh teknologi berbasis perangkat keras yaitu *circuit closed television* (CCTV) yang tersebar di jalan protokol yaitu pada persimpangan Sudirman hingga MH Thamrin dan perangkat lunak berupa program aplikasi yang dapat menyimpan informasi setiap tindak pelanggaran aturan lalu lintas yang dilakukan masyarakat dalam bentuk bukti *capture*. Seperti yang dikatakan Kombes Yusuf selaku kepala Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya yaitu pada pelaksanaannya elektronik tilang ini pun juga bisa menjadi tolak ukur masyarakat bahwa Polri selalu berkomitmen untuk menegakkan supremasi hukum dan memberikan pelayanan yang terbaik bagi masyarakat.

Pelanggaran yang dikategorikan dalam program ETLT ini adalah apabila pengguna jalan melewati garis putih atau marka jalan, tidak menggunakan sabuk pengaman, nomor polisi tidak sesuai tanggal ganjil

atau genap, menggunakan telepon saat mengemudi, tidak menggunakan helm, melawan arus, kecepatan melampaui batas, dan menerobos *traffic light* sebelum lampu hijau menyala. Staf *traffic management center* (TMC) Polda Metro Jaya yang mengawasi berbagai macam fenomena yang terjadi di layar monitor besar bertugas mengambil gambar yang akan dijadikan bukti yang kuat untuk pelanggar agar membayar denda yang sudah ditetapkan.

Menurut Yusuf selaku Direktur Lalu Lintas Polda Metro Jaya, melalui masa percobaan program ETLE pada tanggal 1-31 Oktober 2018 hal tersebut merupakan bentuk sosialisasi yang dilakukan humas Polda Metro Jaya kepada pengguna jalan yang melintas di jalan protokol. Namun pada masa percobaan belum dimulai tindakan penilangan yang surat tilangnya langsung dikirimkan ke rumah pelanggar melalui jasa pengiriman PT Pos Indonesia. Hingga mulai pada 1 November 2018 resmi diberlakukan ETLE dengan segala bentuk sosialisasi yang dilakukan oleh humas Polda Metro Jaya, data yang didapatkan berdasarkan pada Kompasiana.com diantaranya:

- a. *Special Event Grand Launching Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) pada 25 November 2018 dihadiri oleh Wakapolri Komisaris Jenderal Ari Dono, Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Syafruddin, Gubernur DKI Jakarta Anies Baswedan dan Kepala Divisi (Kadiv) Humas Polda Metro Jaya Kombes Pol Argo Yuwono serta jajaran lainnya dalam rangka mensosialisasikan ETLE serta meresmikan program ETLE.
- b. Uji coba selama sebulan penuh pada tanggal 1-31 Oktober 2018 pada Sudirman – MH. Thamrin.
- c. Menyebarkan brosur langsung di persimpangan jalan protokol,
- d. Membuka *stand public* untuk sosialisasi langsung bagaimana sistematis tindak tilang dan jenis tilang apasaja yang akan ditindak lanjuti.
- e. Staf Kepolisian yang melakukan hiburan menampilkan Band dengan personil staf kepolisian pada hari minggu *car free day* (CFD) di Bunderan HI dalam rangka menginformasikan program ETLE.
- f. hingga simbol-simbol yang jelas seperti rambu peringatan bertuliskan bahwa daerah tersebut diberlakukan sistem CCTV ETLE di bawah

*traffic light*, spanduk yang menginformasikan program ETLE serta mengajak untuk tertib di jalanan.

- g. Media sosial diberlakukan oleh humas Polda Metro Jaya dalam rangka meraih publisitas dilakukan melalui *Instagram*, *Twitter*, dan *Facebook*.

Sosialisasi dilakukan pada jalan Protokol, pada persimpangan Sarinah yaitu jalan MH. Thamrin, dan di Bunderan HI. Namun sosialisasi yang dilakukan pada MH. Thamrin memiliki keunggulan dalam efektivitas memantau strategi yang dilakukan oleh humas Polda Metro Jaya karena pada jalan MH. Thamrin dalam 24 hari diberlakukan program ETLE ada sebanyak 2.468 dari 3.624 total seluruh pelanggaran di jalan protokol. Dilihat dari dominasi pelanggar pada simpang Sarinah, peneliti menetapkan MH. Thamrin menjadi lokasi yang difokuskan untuk penelitian. Melalui program ETLE pada MH. Thamrin merupakan objek penelitian yang efektif untuk melihat bagaimana strategi yang dilakukan humas Polda Metro Jaya karena masa sosialisasinya sedang berlangsung dan peneliti mampu mengikuti perkembangan strategi komunikasinya.

Menurut Effendi (1981) dalam Apri (2010) bahwa: Strategi komunikasi adalah perpaduan dari *communication planning* dan *communications management* untuk mencapai tujuan. Proses mencapai tujuan strategi komunikasi itu dapat dilakukan dengan menampilkan operasionalnya secara taktis, diartikan dengan pendekatan atau *approach* bisa berbeda sewaktu-waktu tergantung dari situasi dan kondisi.

Humas Polda Metro Jaya yang bersentuhan langsung dengan masyarakat sudah menjadi suatu keharusan untuk memiliki strategi komunikasi yang baik dan strategis. Hal ini diperlukan agar sosialisasi terkait program yang sedang berjalan dapat diterima oleh masyarakat sehingga sosialisasi ini menuai hasil positif.

Berdasar latar belakang yang telah dipaparkan di atas, penulis tertarik untuk menyusun tugas akhir dengan judul **“SOSIALISASI HUMAS POLDA METRO JAYA SEBAGAI IMPLEMENTASI STRATEGI KOMUNIKASI DALAM PROGRAM *ELECTRONIC TRAFFIC LAW ENFORCEMENT* (ETLE) DI JALAN MH. THAMRIN.”**

## 1.2 Pertanyaan Penelitian

Sesuai dengan penjabaran permasalahan pada signifikansi penelitian, maka disimpulkan bahwa pertanyaan penelitian yang akan dibahas sebagai berikut:

- a. Bagaimana sosialisasi humas Polda Metro Jaya sebagai implementasi strategi komunikasi dalam program *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) di MH. Thamrin?
- b. Bagaimana peran humas Polda Metro Jaya dalam mensosialisasikan program *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) di MH. Thamrin?
- c. Apa saja implementasi strategi komunikasi humas Polda Metro Jaya dalam mensosialisasikan program *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) di MH. Thamrin?

## 1.3 Tujuann Penelitian

Sesuai permasalahan yang telah dirumuskan, maka tujuan yang hendak dicapai dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Untuk mengetahui sosialisasi humas Polda Metro Jaya sebagai implementasi strategi komunikasi dalam program *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) di MH. Thamrin.
- b. Untuk mengatahui peran humas Polda Metro Jaya dalam mensosialisasikan program *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) di MH. Thamrin.
- c. Untuk mengetahui apa saja kegiatan implementasi strategi komunikasi humas Polda Metro Jaya dalam mensosialisasikan program *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) di MH. Thamrin.

## 1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini terdiri dari manfaat teoritis dan manfaat praktis yakni sebagai berikut:

### a. Manfaat Akademis

Manfaat penelitian ini secara akademis akan menambah khazanah atau pengetahuan yang berkaitan dengan bagaimana humas Polda Metro Jaya melakukan sosialisasi kepada masyarakat mengenai program yang dijalankan.

### b. Manfaat Praktis

Hasil penelitian ini dapat dipergunakan untuk menambah referensi tentang implementasi strategi komunikasi dalam mensosialisasikan program berdasarkan pengalaman humas Polda Metro Jaya.

## 1.5 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan penelitian ini adalah sebagai berikut:

### **BAB I PENDAHULUAN**

Di dalam bab ini berisi mengenai latar belakang, fokus penelitian, pertanyaan penelitian, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika penulisan.

### **BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

Bab ini berisikan mengenai penelitian-penelitian terdahulu, konsep-konsep penelitian, teori penelitian, serta kerangka berfikir.

### **BAB III METODOLOGI PENELITIAN**

Bab ini terdapat metode pengumpulan data, penentuan informan, teknik analisis data, teknik keabsahan data, serta waktu dan lokasi penelitian.

### **BAB IV PEMBAHASAN**

Bab ini akan menjabarkan hasil penelitian termasuk didalamnya hasil wawancara dan hasil observasi, serta pembahasan yang didalamnya akan dijabarkan keterkaitan antara hasil penelitian dengan teori.

### **BAB V PENUTUP**

Bab penutup berisi tentang kesimpulan dan saran dari hasil penelitian dan pembahasan.

### **DAFTAR PUSTAKA**