

BAB I

LATAR BELAKANG

I.1 Latar Belakang

Kemacetan merupakan keadaan tersendatnya atau bahkan terhentinya lalu lintas yang disebabkan oleh banyaknya jumlah kendaraan melebihi kapasitas jalan. Kemacetan banyak terjadi di kota-kota besar, salah satunya DKI Jakarta sebagai Ibu Kota Negara Indonesia dan didukung oleh beberapa daerah seperti Bogor, Bekasi, Tangerang, dan Depok. Di mana banyak masyarakat atau penduduk yang bertempat tinggal di daerah-daerah tersebut yang bekerja di Jakarta.

Beberapa cara telah ditempuh oleh pemerintah DKI Jakarta dalam mengatasi kemacetan, seperti memberlakukan *three in one* pada Jalan Sisimangaraja, Jalan Jenderal Sudirman, Jalan MH Thamrin, Jalan Medan Merdeka Barat, Jl. Majapahit, Sebagian Jalan Jenderal Gatot Subroto antara persimpangan Jalan Gatot Subroto. Selain itu pemerintah DKI Jakarta membangun transportasi Transjakarta. Tapi nampaknya usaha – usaha tersebut tetap saja tidak bisa mengatasi kemacetan.

Hasil survei dari Dinas Perhubungan menyebutkan kecepatan kendaraan di Jl. MH Thamrin saat pagi mencapai 28 km/jam dan sore mencapai 35 km/jam, sementara kecepatan kendaraan di Jl. Abdul Muis 28 km/jam dan sore 27 km/jam, sama halnya dengan Jl. Agus Salim dengan rata-rata kecepatan kendaraan mencapai 39 km/jam dan sore mencapai 41 km/jam. Jika melihat rasio jalan hanya 6,3% dari luas wilayah di Jakarta 6.690km dengan pertumbuhan panjang jalan yang hanya kurang lebih 0,01% pertahun. Maka kemacetanlah yang akan timbul dan menjadi permasalahannya.

Jika kemacetan terus diabaikan maka Jakarta pada tahun 2020 akan mengalami kerugian materil hingga Rp 65 Triliun Per Tahun. Hal tersebut diungkapkan oleh Kepala Bidang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Masdes Arouffy. Kerugian tersebut mencakup kerugian materil karena waktu yang terbuang akibat kemacetan dan triliun kerugian lain didapat dari biaya operasi kendaraan akibat terjebak macet

dan juga mencakup kerugian kesehatan dan lingkungan akibat polusi berlebih yang ditimbulkan dari macet. (Sumber: Dinas perhubungan)

Tabel 1 Pertambahan Jumlah Kendaraan Bermotor 6 Tahun Terakhir (2008-2013) Wilayah DKI Jakarta

TAHUN	JUMLAH					PERTAMBAHAN						PERTUMBUHAN KENDARAAN (%/th)
	MOBIL	%	MOTOR	%	MOBIL + MOTOR	JUMLAH MOBIL		JUMLAH MOTOR		JUMLAH MOBIL + MOTOR		
						PER TAHUN	PER HARI	PER TAHUN	PER HARI	PER TAHUN	PER HARI	
2008	2.295.644	37	3.968.749	63	6.264.393	77.264	212	389.127	1066	466.391	1.278	8,04
2009	2.355.354	35	4.333.559	65	6.688.913	59.710	164	364.810	999	424.520	1.163	6,78
2010	2.505.133	34	4.835.650	66	7.340.783	149.779	410	502.091	1376	651.870	1.786	9,75
2011	2.665.988	33	5.313.995	67	7.979.983	160.855	441	478.345	1311	639.200	1.751	8,71
2012	2.801.918	33	5.650.925	67	8.452.843	195.930	372	336.930	923	472.860	1.296	5,93
2013	3.046.434	33	6.211.367	67	9.257.801	244.516	670	560.442	1535	804.958	2.205	9,52
						Rata-rata	378		1.282		1.579	8,12
						kend/hari		kend/hari		kend/hari		

Sumber: Dinas Perhubungan

Terbukti dari data statistik yang ada menyebutkan bahwa pertumbuhan sejak tahun 2008 sampai dengan 2013 justru sepeda motorlah yang menjadi ‘penyumbang’ ketidak sehatan pertumbuhan pemakai jalan dengan angka yang cukup fantastis : dengan jumlah sepeda motor yang mencapai 6.211.367 dibandingkan dengan ‘hanya’ 3.046.434 mobil yang berada di jalan raya. (sumber: Dishub DKI Jakarta)

Gubernur DKI Jakarta Basuki Tjahaja Purnama (Ahok) mengatakan, sepeda motor dituding sebagai penyebab kemacetan di Jakarta. Beliau menjelaskan dalam teori kemacetan, motor adalah kendaraan yang paling banyak menggunakan ruas jalan. Bahkan motor lebih banyak menggunakan ruas jalan dibandingkan mobil dan bus. "Mobil pribadi pakai lahan besar daripada bus. Jadi bus satu ngangkut orang seratus lebih, motor kalau seratus lebih dijejerin bisa 8-10 bus, kalau enggak salah. Ada teorinya," kata Gubernur DKI Jakarta di Balai Kota DKI Jakarta, Rabu (21/1). (Merdeka.com 2015, hlm.2).

Mengingat Provinsi DKI Jakarta sebagai daerah otonom yang berhadapan dengan karakteristik permasalahan yang sangat kompleks. Maka Gubernur DKI selaku pemimpin Provinsi DKI Jakarta membuat dan memutuskan kebijakan dalam mengurangi kemacetan. Kebijakan yang dibuat Oleh Gubernur DKI Jakarta dituangkan di dalam Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 195 Tahun 2014 Tentang Pembatasan Lalu Lintas Sepeda Motor.

Aturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 195 Tahun 2014 tidak hanya melibatkan Gubernur DKI Jakarta selaku pembuat kebijakan namun melibatkan pula Dinas Perhubungan dalam melakukan pengawasan dan Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya dalam menjalankan aturan tersebut.

Pada tahun 2013 Basuki Tjahaja Purnama yang saat itu masih menjabat sebagai Wakil Gubernur DKI Jakarta menargetkan bahwa tahun 2016 kemacetan di DKI Jakarta sudah terurai hal itu ditargetkan karena Pemerintah Provinsi DKI Jakarta memiliki beberapa program kerja dalam mengatasi kemacetan, salah satu yang diterapkan pada tahun 2015 adalah Pembatasan Sepeda Motor Di Jl. MH Thamrin - Jl. Medan Merdeka Barat. Namun Kepala Bagian Operasional Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya Ajun Komisaris Besar Budiyanto mengatakan, selama tiga bulan diberlakukannya larangan sepeda motor, terjadi perubahan volume kendaraan di kedua jalan tersebut sehingga arus lalu lintas menjadi lebih lancar. "Minimal ada pengurangan, tetapi perbandingan pastinya kami belum ada. Pengurangan kemacetan bisa mencapai 30 persen," ujar beliau saat dihubungi Selasa pagi.

Aturan ini telah disosialisasikan pada 17 Desember 2014 dan sudah diberlakukan mulai tanggal 18 Januari 2015. Dalam pemberlakuan ini, Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya melakukan tindakan sosialisasi selama satu bulan dengan pembagian pamphlet, liflet dan spanduk sosialisasi pembatasan sepeda motor melintas di melewati Jl. MH Thamrin – Jl. Medan Merdeka Barat. Kini setelah aturan ditetapkan maka Dinas Perhubungan dan Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya membuat rambu khusus untuk mempertegas bahwa sepeda motor tidak boleh melewati Jl. MH Thamrin – Jl. Medan Merdeka Barat.

Pengendara sepeda motor dapat memarkirkan motornya dilahan parkir di gedung-gedung yang terletak di sepanjang Jl. MH. Thamrin - Jl. Medan Merdeka Barat lalu melanjutkan perjalanannya menggunakan bis gratis yang telah disediakan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Gubernur DKI Jakarta mengaku ingin membuat pengendara kendaraan bermotor beristirahat.

Aturan kendaraan bermotor roda dua dilarang melintas hanya diberlakukan di sepanjang jalan M.H. Thamrin sampai jalan Medan Merdeka Barat, menurut Wakil Kepala Dinas Perhubungan DKI Benjamin Bukit, jika dilihat dari volume *capacity ratio* Jalan Medan Merdeka Barat dan

Jalan MH Thamrin menunjukkan koefisien 0,9. Sementara, bila mengacu pada Aturan Pemerintah No.32/2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas mulai dari koefisien 0,5 pembatasan kendaraan roda dua sudah dapat diberlakukan pembatasan jumlah motor, katanya pun telah diatur dalam Aturan Daerah No.1/2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah 2030. (Jakarta.bisnis.com 2015, hlm. 2)

Namun dengan diterapkannya pembatasan kendaraan roda dua ini belum berpengaruh besar dalam mengatasi kemacetan di Jakarta. Jalan MH Thamrin yang menjadi salah satu jalan utama yang tidak boleh dilintasi oleh sepeda motor masih tampak padat merayap dipenuhi dengan kendaraan roda empat. (SatuHarapan.com 2015, hlm.1)

Kendaraan di kedua ruas Jl MH Thamrin yang terletak di dekat HI hanya dipenuhi mobil. Meski tidak ada motor kepadatan lalu lintas di ruas jalan tersebut tetap ada. Para pengendara mobil bergerak secara perlahan saat ingin melintas di Bundaran HI. (news.detik.com 2015, hlm. 1)

Meski ada larangan sepeda motor melintas di Jalan MH Thamrin, Jakarta Pusat, tetap saja ada sepeda motor yang menerobos masuk. Jumlahnya juga tak sedikit. Dari jembatan penyeberangan orang (JPO) di Bundaran HI, beberapa sepeda motor masih terlihat lolos masuk. Padahal, ada petugas kepolisian yang tengah berjaga. Entah tidak takut petugas, tidak melihat, atau lupa, sesekali segerombolan motor menembus Jalan MH Thamrin. Ada yang menyelip-nyelip di antara kendaraan besar, ada pulang yang tancap gas. "Kalau yang dari HI ke Monas itu langganannya pagi. Itu banyak motor yang bisa lolos. Kalau yang dari arah Monas biasanya malam pas pulang kerja," ujar pria yang menolak disebutkan namanya ini, Rabu (18/3/2015). (Megapolitan.kompas.com 2015, hlm. 1)

Kepala Bagian Operasional Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya Ajun Komisaris Besar Budiyanto mempertegas di kompas.com bahwa selama tiga bulan ini, juga masih tercatat sejumlah pengendara yang menerebos jalan pelanggaran sepeda motor tersebut. Padahal, polisi sudah memberlakukan tilang untuk pengendara yang menerobos. (Megapolitan.kompas.com 2015, hlm. 2)

Untuk itulah peneliti melakukan penelitian guna mengetahui implementasi aturan Gubernur DKI Jakarta mengenai pembatasan sepeda motor dalam mengurangi kemacetan di Jl. MH. Thamrin - Jl. Medan Merdeka Barat.

I.1 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian di atas penulis merumuskan masalah penelitian ini sebagai berikut:

Bagaimana implementasi Aturan Gubenur DKI Jakarta mengenai pembatasan sepeda motor dalam mengurangi kemacetan di Jl. MH Thamrin – Jl. Medan Merdeka Barat Berdasarkan isu pokok agar implementasi kebijakan efektif.

I.2 Tujuan Penulisan

Sesuai dengan permasalahan yang telah dirumuskan di atas, Penulis menyimpulkan tujuan penelitian ini adalah:

Untuk menggambarkan implementasi aturan Gubernur DKI Jakarta mengenai pembatasan sepeda motor dalam mengurangi kemacetan di Jl. MH. Thamrin - Jl. Medan Merdeka Barat berdasarkan isu pokok agar implementasi kebijakan efektif.

I.3 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang bisa diperoleh dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

a. Secara Akademis

Secara akademis penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi pengembangan studi komunikasi, dan dijadikan referensi dalam suatu kajian Ilmu Komunikasi serta membuka masukan bagi penelitian selanjutnya, khususnya bidang *Public Relation*.

b. Secara Praktis

Secara praktis ini diharapkan dapatlah dijadikan sebagai acuan pada masalah yang sama dan memberikan wawasan, pengetahuan, dan pengalaman dalam menerapkan teori kedalam praktek yang sesungguhnya. Hal ini dilakukan sebagai sebuah kontribusi penelitian agar dapat memberikan gambaran dan juga sebagai bahan masukan bagi organisasi atau perusahaan.

I.4 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan dalam penelitian ini adalah:

BAB I PENDAHULUAN

Menguraikan latar belakang masalah , rumusan masalah, tujuan penulisan, manfaat penelitian serta sistematika penyusunan penelitian ini.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini dijelaskan tentang dasar teori, definisi konsep, serta kerangka berpikir.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Menguraikan mengenai jenis penelitian, obyek penelitian, teknik pengumpulan data, teknik analisis data, teknik keabsahan data, waktu dan tempat penelitian, fokus penelitian.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Menguraikan gambaran umum instansi dan hasil penelitian.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab ini menguraikan kesimpulan dan saran

DAFTAR PUSTAKA

RIWAYAT HIDUP

LAMPIRAN

