

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Keberadaan persimpangan tidak dapat dihindari pada sistem transportasi perkotaan. Salah satunya di kota Bandung. Sebagai salah satu kota besar di Indonesia yang memiliki jumlah penduduk tinggi, akan timbul permasalahan pada saat semua orang bergerak bersamaan. Persimpangan pun menjadi salah satu bagian yang harus diperhatikan dalam rangka melancarkan arus transportasi di perkotaan.

Hal yang dapat dilakukan untuk memperoleh kelancaran pergerakan tersebut adalah dengan menghilangkan konflik atau benturan pada persimpangan. Cara yang dapat dilakukan agar tidak terjadi benturan (kemacetan, tundaan dan antrian) di persimpangan adalah dengan mengatur pergerakan yang terjadi pada persimpangan yaitu dengan difungsikannya lampu lalu-lintas *traffic light*. Sejak bulan November Tahun 2017 Di Kota Bandung sudah menerapkan teknologi *Area Traffic Control System* biasa juga dikenal dengan (*ATCS*) yang dimana (*ATCS*) ini difungsikan untuk memantau langsung kondisi lalu lintas utamanya di persimpangan di kota Bandung yang langsung terhubung dengan operator yang berada dia *Area Work Station* yang terletak di Balai Kota Bandung. Operator (*ATCS*) dapat langsung terhubung dengan persimpangan yang telah di pasang *CCTV* dan dapat menghimbau pengguna kendaraan secara langsung karena sudah difasilitasi pengeras suara, hingga bulan Juli 2019 sudah sekitar 200 persimpangan yang telah di pasang *CCTV* dan sudah 60 persimpangan yang difasilitasi pengeras suara, yang sudah dapat terhubung langsung dengan operator (*ATCS*).

Operator (*ATCS*) dalam melakukan himbauan melakukan himbauan dengan cara yang beragam dan unik dimana operator (*ATCS*) ini menggunakan gaya komunikasi, Penegasan, candaan, penegasan dan candaan, dan di dramatisir .Dalam berkomunikasi, seseorang atau komunikator memiliki gaya berkomunikasi yang berbeda-beda yang akan membuat sebuah perbedaan makna yang di peroleh tergantung dari bagaimana gaya komunikasi tersebut dilakukan, dan dapat di sesuaikan dengan sebuah keadaan, dengan siapa seorang komunikator berbicara, keadaan lingkungan, psikis peserta komunikasi dan tujuan berkomunikasi yang akan di capai dan sebagainya.

Sebuah makna gaya komunikasi seseorang dapat dilihat dari, aksentuasi, intonasi, akulturasi, tempo, gerak tubuh ketika komunikator bicara, tujuannya seorang komunikator maupun komunikan dapat saling memahami isi pesan dan makna yang tersampaikan. Sebagai contoh:

Seorang yang berprofesi sebagai operator (*ATCS*) yang harus menggunakan nada bicara yang beragam dan kata kata yang mudah dimengerti dan beragam juga dikarenakan lawan bicara dari operator ini merupakan seorang pengguna kendaraan roda 2 ataupun roda 4 yang sedang menggunakan kendaraan ,dimana pengendara ini keadaan emosinya yang mudah berubah-ubah karenakan oleh berbagai factor di jalan raya. Apabila operator menggunakan kata kata dan nada bicara tinggi, dengan tempo tinggi dan menggunakan bahasa yang kasar, dapat menimbulkan sebuah perbedaan makna dan akan terciptanya sebuah konflik antara operator dan pengguna kendaraan. Hal ini tentunya harus dihindari oleh operator agar tujuan untuk menghimbau pelanggar lalu lintas dapat dituruti himbauannya.

Komunikasi dapat dilakukan dimanapun, seperti yang dibahas di atas begitupun pula di jalan raya, dengan banyaknya permasalahan atau konflik di jalan raya antara pengguna kendaraan, pejalan kaki, bahkan antara pengguna kendaraan itu sendiri dapat membuat sebuah tatanan di jalan raya menjadi kacau atau tidak terkordinir dan dapat berdampak menjadi sebuah kendala di jalan raya seperti pelanggaran lalu lintas, mcaet, bahkan sebuah kecelakaan, dari hal tersebut konflik akan sangat mudah terbentuk dikarenakan psikis yang dapat berubah berubah setiap saat dari para pengguna kendaraan.

Salah satu permasalahan yang selalu dihadapi di kota-kota besar adalah masalah lalu lintas. Khususnya di Kota Bandung penggunaan kendara sangat tinggi dapat dilihat dari padatnya jalanan kota hal ini dapat terbukti dari tingkat kemacetan yang sering terjadi pada waktu pagi hari ketika masyarakat memulai aktifitas baik para siswa pergi sekolah maupun para pekerja yang akan berangkat ke kantor, begitupun sebaliknya ketika waktu sore hari dimana masyarakat pulang melakukan beraktifitas membuat kemacetan di jalan-jalan utama Kota Bandung.

Berdasarkan keadaan ini pada Bulan November Tahun 2017 Pemerintah Kota Bandung melalui Dinas Perhubungan Kota Bandung menjalankan sebuah program layanan lalu lintas secara *live mode* atau yang lebih dikenal dengan istilah (*ATCS*) adalah sebuah sistem pengatur lalu lintas bersinyal terkoordinasi yang diatur mencakup wilayah secara terpusat. Dengan (*ATCS*) maka dapat dilakukan upaya manajemen rekayasa lalu lintas yang mengkoordinasikan semua titik-titik persimpangan bersinyal melalui pusat kontrol (*ATCS*), sehingga diperoleh suatu

kondisi pergerakan lalu lintas secara efisien. Teknologi (*ATCS*) sendiri telah banyak diterapkan di berbagai kota besar di negara maju.

Divisi (*ATCS*) melalui operator yang bertugas di *server work stations* dapat memantau dan mengatur lalu lintas di setiap persimpangan dan ruas jalan di Kota Bandung apabila ada kendala-kendala lalu lintas yang terjadi seperti: kemacetan, pelanggaran lalu lintas, bahkan kecelakaan yang terjadi agar cepat teratasi sehingga keadaan lalu lintas dapat lebih cepat terkoordinir sehingga tidak terjadi kekacauan atau simpang siurnya keadaan lalu lintas pada saat itu.

Divisi (*ATCS*) dapat menyampaikan pesan dari *server work stations* dengan gaya komunikasi yang berbeda seperti (candaan, teguran ringan, teguran keras dan sebuah peringatan) tergantung dari keadaan dan situasi yang terjadi di lapangan, dengan harapan pesan dan makna yang terdapat dalam pesan disampaikan dapat di terima oleh komunikas (pengguna kendaraan, pejalan kaki, dan petugas yang ada di lapangan) yang berada di persimpangan ataupun ruas jalan yang sudah memiliki fasilitas yang dapat terhubung dengan operator (*ATCS*) yang berada di *server work stations* melalui *speaker* penguat suara yang ada di tempat.

Dalam rangka pembinaan lalu lintas di jalan raya, sebagaimana tersebut diatas, diperlukan penetapan suatu aturan umum yang bersifat seragam dan berlaku secara nasional serta dengan mengingat ketentuan lalu lintas yang berlaku secara internasional bertujuan. Salah satu permasalahan yang selalu dihadapi dikota-kota besar adalah masalah lalu lintas. Dengan penggunaannya (*ATCS*) sebagai sebuah sistem pengendalian lalu lintas berbasis teknologi informasi ini bersifat sejalur

dengan perkembangan teknologi lalu lintas dimana di dukung oleh sebuah kutipan dari Ramdlon Naning :

Perkembangan teknologi lalu lintas yang semakin meningkat dan sangat pesat, keadaan ini merupakan salah satu perwujudan dari perkembangan teknologi modern. Perkembangan lalu lintas itu sendiri dapat memberi pengaruh baik yang bersifat positif maupun bersifat negatif. Faktor penyebab timbulnya permasalahan dalam lalu lintas adalah manusia sebagai pemakai jalan, jumlah kendaraan, keadaan kendaraan, dan juga kondisi rambu-rambu lalu lintas, merupakan faktor penyebab timbulnya kecelakaan dan pelanggaran berlalu lintas (Naning : 1983 : 23).

Lalu lintas dan angkutan jalan dewasa kini merupakan hal yang sangat penting dalam meningkatkan mobilitas sosial masyarakat. Setiap waktu masyarakat terus bergulat dengan angkutan jalan raya dengan bermacam-macam kepentingan. Lalu lintas dan angkutan jalan pun telah melewati berbagai kondisi zaman ditunjang dengan berbagai kemajuan di bidang Ilmu Pengetahuan dan Teknologi sampai perubahan pola tingkah laku masyarakat.

Peranan lalu lintas yang signifikan tersebut memiliki hal positif bagi masyarakat, tetapi juga ada beberapa hal negatif yang dapat terjadi dalam sirkulasi harian penggunaan jalur lalu lintas. Ketika luas jalur lalu lintas yang digunakan tidak sebanding dengan volume kendaraan yang ada, maka akan terjadi kemacetan lalu lintas. Selain itu, masyarakat yang kurang memiliki jiwa kedisiplinan yang baik kerap kali melanggar aturan lalu lintas. Sebagai contoh, masih adanya para pengemudi lalu lintas yang melanggar rambu lalu lintas. Bahkan tindak kejahatan jalanan juga sering terjadi di beberapa jalur lalu lintas.

Hal ini harus ditunjang oleh sebuah teknologi terbaru untuk membantu petugas dilapangan untuk mengatur dan mentertibkan penggunaan kendaraan keadaan di Kota Bandung. Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik Jawa Barat

penduduk di Kota Bandung pada Tahun 2016 sebesar 1.490,622 jiwa, sedangkan laju pertumbuhan penduduk selama 2011-2016 mencapai angka 3,22%, dan jumlah kendaraan roda empat di Kota Bandung kurang lebih 536.973 unit. Angka tersebut berasal dari semua merk kendaraan. Sedangkan jumlah kendaraan roda dua di Kota Bandung kurang lebih 1.251.080 unit. Besarnya angka kendaraan tersebut belum diakumulasi dengan jumlah kendaraan angkutan umum yang notabene sudah digunakan lama.

Berdasarkan data di atas dengan laju pertumbuhan penduduk sebesar 3.22% akan berdampak juga pada meningkatnya jumlah kendaraan di Kota Bandung hal ini harus disesuaikan dengan ruas jalan yang tepat. Apabila jumlah kendaraan yang beroperasi tidak sesuai dengan ruas jalan maka akan berdampak pada konflik di jalan raya seperti : kemacetan, pelanggaran lalu lintas, bahkan kecelakaan dan jika pemerintah tidak melakukan pengawasan yang cukup baik dimungkinkan akan meningkatnya konflik di jalan raya.

Sebagai salah satu daerah strategis, Kota Bandung memiliki jalan yang banyak dilintasi oleh kendaraan. Jalan-jalan ini relatif sangat padat dan dilintasi oleh berbagai macam kendaraan seperti kendaraan roda dua dan empat baik angkutan pribadi maupun angkutan umum. Banyak jalan-jalan di Kota Bandung yang relatif padat dan terkadang mengalami kemacetan adalah Jalan Soekarno Hatta yang berada di pusat kota dan berada dekat dengan pusat perdagangan. Jalan Soekarno Hatta dilintasi oleh kendaraan yang berasal dari pusat Kota Bandung dan kota-kota lainnya untuk melakukan perdagangan menuju luar kota dan sebaliknya dan juga biasa dilintasi oleh kendaraan-kendaraan besar. Lalu lintas

yang padat dan pemakaian kendaraan oleh masyarakat dengan waktu yang bersamaan menyebabkan konflik lalu lintas sering terjadi di jalan ini.

Dinas Perhubungan (Dihub) Kota Bandung merupakan unsur pelaksana otonomi daerah yang melaksanakan urusan Pemerintah Daerah di bidang perhubungan. Dishub Kota melaksanakan tugas, fungsi dan tata kerja Dinas Perhubungan Kota Bandung. Dishub Kota Bandung mempunyai tugas pokok melaksanakan urusan pemerintahan daerah di bidang perhubungan darat, perhubungan udara, perhubungan laut, dan komunikasi dan informatika. Untuk mengatur lalu lintas Dishub Bandung melaksanakan program layanan lalu lintas secara *live mode*.

Dengan program layanan lalu lintas secara *live mode*, penataan siklus lampu lalu lintas dilakukan berdasar input data lalu lintas yang diperoleh secara real time melalui kamera CCTV pemantau lalu lintas pada titik-titik persimpangan. Penentuan waktu siklus lampu persimpangan dapat diubah berkali-kali dalam satu hari sesuai kebutuhan lalu lintas paling efisien yang mencakup keseluruhan wilayah tersebut. Penataan ritme lalu lintas akan lebih baik apabila pemerintah kota menerapkan teknologi ATCS pada semua persimpangan lalu lintas yang ada di kota tersebut.

Pelaksanaan program layanan lalu lintas secara *live mode* ini mulai diberlakukan di Kota Bandung 2017. Untuk saat ini titik-titik persimpangan yang dipasang lampu merah ATCS ada 50 titik persimpangan (SP) dan ruas

Berdasarkan 50 persimpangan dan ruas jalan yang sudah terhubung dengan *server workstations* diharapkan operator (ATCS) dapat memantau keadaan lalu

lintas dengan maksimal sehingga dapat membuat keadaan lalu lintas di Kota Bandung menjadi lebih terkoordinir.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah :

### **1.2.1 Rumusan Masalah Makro**

Bagaimanakah Makna Gaya Komunikasi Publik Divisi (ATCS) Dinas Perhubungan Kota Bandung Dalam Melaksanakan Program layanan lalu lintas secara *live mode*

### **1.2.2 Rumusan Masalah Mikro**

1. Bagaimana Makna Gaya *Open* Divisi (ATCS) Dinas Perhubungan Kota Bandung dalam Melaksanakan Program layanan lalu lintas secara *live mode* ?
2. Bagaimana Makna Gaya *Dominant* Divisi (ATCS) Dinas Perhubungan Kota Bandung dalam Melaksanakan Program layanan lalu lintas secara *live mode* ?
3. Bagaimana Makna Gaya *Dramatic* Divisi (ATCS) Dinas Perhubungan Kota Bandung dalam Melaksanakan Program layanan lalu lintas secara *live mode* ?
4. Bagaimana Makna Gaya *Impression Leaving* Divisi (ATCS) Dinas Perhubungan Kota Bandung dalam Melaksanakan Program layanan lalu lintas secara *live mode* ?



### **1.3 Maksud dan Tujuan Penelitian**

Adapun maksud dan tujuan penelitian yang telah dirumuskan oleh peneliti mengenai Makna Gaya Komunikasi Publik Divisi *Area Traffic Control System (ATCS)* Dinas Perhubungan Kota Bandung Melalui Program layanan lalu lintas secara *live mode* adalah sebagai berikut :

#### **1.3.1 Maksud Penelitian**

Adapun Maksud dari Penelitian ini Untuk Mengetahui Makna Gaya Komunikasi Publik Divisi (*ATCS*) Dinas Perhubungan Kota Bandung dalam pelaksanaan Program ATCS di Kota Bandung.

#### **1.3.2 Tujuan Penelitian**

Tujuan dari penelitian yang dilakukan akan dijelaskan seperti yang tertera di bawah ini, diantaranya :

1. Untuk mengetahui Makna Gaya *Open* Divisi (*ATCS*) Dinas Perhubungan dalam pelaksanaan Program layanan lalu lintas secara *live mode*.
2. Untuk mengetahui Makna Gaya *Dominant* Divisi (*ATCS*) Dinas Perhubungan dalam pelaksanaan Program layanan lalu lintas secara *live mode*.
3. Untuk mengetahui Makna Gaya *Dramatic* Divisi (*ATCS*) Dinas Perhubungan dalam pelaksanaan Program layanan lalu lintas secara *live mode*.

4. Untuk mengetahui Makna *Gaya Impression Leaving* Divisi (ATCS) Dinas Perhubungan dalam pelaksanaan Program layanan lalu lintas secara *live mode*.

#### **1.4 Manfaat Penelitian**

Peneliti berharap bahwa penelitian ini dapat memberikan hal yang bermanfaat sesuai dengan tujuan penelitian di atas. Adapun kegunaan penelitian baik secara teoretis maupun praktis , sebagai berikut :

##### **1.4.1 Manfaat Teoretis**

Kegunaan secara teoretis dari penelitian ini, diharapkan dapat membantu dalam pengembangan pengetahuan (*sains*). Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat, menambah dan sebagai sarana untuk mengembangkan keilmuan yang umumnya berhubungan dengan Ilmu Komunikasi dalam konteks Komunikasi Verbal.

##### **1.4.2 Manfaat Praktis**

Adapun hasil penelitian ini bagi kegunaan praktis, diharapkan hasil penelitian ini dapat menjadi :

1. Bagi Peneliti

Penelitian ini merupakan sebuah aplikasi ilmu yang selama studi di terima secara teori dan diharapkan dapat menambah wawasan bagi peneliti dalam bidang Ilmu Komunikasi khususnya konsentrasi Humas. Penelitian ini dapat mengembangkan kemampuan peneliti dalam hal menganalisis permasalahan dan mencari dan mencari jawaban atas sebuah masalah. Peneliti membahas mengenai bagaimana Makna Gaya

Komunikasi Publik Divisi (*ATCS*) Dinas Perhubungan Kota Bandung dalam Melaksanakan Program layanan lalu lintas secara *live mode*.

2. Bagi Institusi

Penelitian ini secara praktis berguna bagi Mahasiswa Universitas Komputer Indonesia (Unikom) secara umum, dan Mahasiswa Ilmu Komunikasi Konsentrasi Humas secara khusus sebagai *literature*, terutama untuk peneliti selanjutnya yang akan melakukan penelitian pada kajian yang sama mengenai Makna Gaya Komunikasi Publik Divisi (*ATCS*) Dinas Perhubungan Kota Bandung dalam Melaksanakan Program layanan lalu lintas secara *live mode*.

3. Bagi Dinas Perhubungan Kota Bandung

Peneliti berharap bahwa penelitian ini dapat dijadikan bahan pertimbangan untuk mengambil kebijakan di masa yang akan datang. Selain itu, penelitian ini diharapkan sebagai bahan evaluasi untuk Dinas Perhubungan Kota Bandung dalam melaksanakan program layanan (*ATCS*) atau layanan lalu lintas secara *live mode*.