

STRATEGI HUMAS DINAS PERHUBUNGAN DARAT DKI JAKARTA DALAM MENGATASI KEMACETAN LALU-LINTAS DI IBUKOTA

Yuni Retna Dewi

Dosen Fakultas Ilmu Komunikasi Universitas Prof Dr. Moestopo (Beragama), Jakarta

Abstracts

The focus of the problem is, "How is the strategy of Land Transportation Office of Public Relations Jakarta to address traffic congestion in the capital" .Strategi is essentially planning (plan) and management to achieve one goal. According to Ruslan Rosady meaning of the strategy is: "an integrated part of a plan (plan), while the plan is the product of a planning (Planning), which in turn planning is one of the basic functions of the management process" .Strategi Terrestrial Relations Public Relations Jakarta in address traffic congestion can be summarized as follows: Compliance with the implementation of the Act and Regulations traffic; coordination efforts (Synergy through coordination seek solutions and advice with discordant-related agencies such as the Department of traffic and Road Transport (DLLAJR); Office Traffic police; Hansip, Municipal Police; Department of Education; the military in times of emergency, and other agencies): Empowerment media (Synergy with the Jakarta Government and business media, Public Relations Jakarta Land Transportation pursuing a strategy in the form of an appeal to road users highway through the mass media: traditional, print, and electronics has been done. Even RASOGEL (Sonder radio waves) that is used by traffic police appeal to public road users so orderly and obedient with a loudspeaker); Empowerment Resources with the Government of DKI Jakarta Teknologi.Bersinergi put through the empowerment of technology resources include the installation of electronic signs, CCTV Control, electronic timer lamp, Model Busway, Doublereil Electric Railway, (the settlement plan Monoreil) and still in the plan of mass transit trains under land and river transportation empowerment. Efforts to use Model Nine Steps of Strategics PR, TC'S Of Public Relations Communication and Public Relations Planning Strategy aims to address challenges associated with congestion control strategy in Jakarta)

Keywords : Public Relations, Management, Transportations

Perkembangan kegiatan lalu lintas dan angkutan yang semakin meningkat, dan dalam rangka memberikan pelayanan kepada masyarakat, khususnya di bidang lalu lintas dan angkutan sejalan dengan pelaksanaan Otonomi Daerah, perlu mengatur ketentuan mengenai lalu-lintas dan angkutan jalan, kereta api, sungai dan danau serta penyeberangan di Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

Penanggulangan lalu-lintas diatur melalui Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Nomor 12 Tahun 2003 Tentang Lalu-Lintas Angkutan Jalan, Kereta Api, Sungai dan Danau Serta Penyeberangan Di Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta. Kemacetan lalu lintas di Jakarta kembali menjadi tema utama di media massa. Walaupun telah dibangun Busway untuk Trans Jakarta, kemacetan lalu lintas rupanya tidak

terpecahkan, paling tidak dalam jangka pendek ini. Data dari Pemerintah DKI Jakarta mengenai jumlah kendaraan bermotor di Jakarta adalah 5,4 juta kendaraan pribadi, 84.891 kendaraan umum dengan pertumbuhan 9,5%/tahun. Sedangkan kerugian akibat kemacetan diperkirakan mencapai 12,8 triliun dinilai dari waktu, bahan bakar dan kesehatan. Menurut Mantan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta, Rustam Effendi, penyebab utama kemacetan lalu lintas antara lain banyaknya volume kendaraan, terutama kendaraan pribadi (90% dari jumlah kendaraan), tidak disiplinnya pengemudi kendaraan, lemahnya penegakkan hukum aparat kepolisian & perhubungan. Menurutnya sejak tahun 1973 – 2003 (30 tahun) DKI Jakarta belum menata transportasi dengan baik. Baru di masa Gubernur Setiyoso dilakukan terobosan untuk membangun

transportasi massal terpadu. Sementara itu Study on Integrated Transportation Masterplan (SITRAMP) yang dilakukan oleh JICA/BAPPENAS memaparkan jika sampai tahun 2020 tidak ada perbaikan dalam Sistem transportasi Jabodetabek, maka kerugian ekonomi akan mencapai 65 triliun per tahun, yang meliputi kerugian biaya operasional kendaraan sebesar 28,1 triliun dan kerugian nilai waktu perjalanan sebesar 36,9 triliun.

Harian Kompas menuliskan kerugian saat ini mencapai 43 triliun lebih yang meliputi kerugian waktu, BBM, penumpang kesehatan dan lingkungan. Salah satu rekomendasi yang diusulkan oleh Jabodetabek Transport Planning Commission adalah dibuatnya perencanaan kelembagaan dan sistem manajemen terpadu (Pemerintah Pusat dan Daerah) untuk mengurangi kemacetan di Jakarta. Solusi-solusi lainnya yang dapat kita baca dan dengar di mass media, baik dari para pakar maupun awam meliputi perlunya dibuat kebijakan transportasi yang sifatnya menyeluruh mulai dari pembatasan umur kendaraan, penambahan jalan tol, fly over, peningkatan pajak kendaraan pribadi, konsep transportasi Jabodetabek (Megapolitan), pajak jalan (road pricing), pajak kemacetan, pembatasan kepemilikan kendaraan pribadi (1 keluarga 1 mobil), three in one, busway, monorail, pembatasan traffic, penggunaan stiker, area licencing system, tarif parkir tinggi, pajak progresif dll.

Dalam penelitian ini pun penulis tidak meneliti lalu-lintas kereta api, penyeberangan sungai dan danau, tetapi sebatas lalu-lintas di jalan raya, sesuai dengan Peraturan Daerah. Semakin hari beban Dinas Hubdat DKI Jakarta sangat berat mengingat semakin padatnya berbagai jenis kendaraan di jalanan Ibukota Jakarta. Yang menjadi titik perhatian dan harus diatasi oleh Dinas Perhubungan adalah Dinas Perhubungan Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Jalan adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum Trotoar adalah bagian dari jalan yang diperuntukkan bagi pejalan kaki. Yang menjadi titik perhatian dan harus diatasi: Jaringan Transportasi Kota adalah serangkaian simpul dan/atau ruang kegiatan yang dihubungkan oleh ruang lalu lintas sehingga membentuk satu kesatuan sistem jaringan transportasi kota untuk keperluan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan; Terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan memuat dan menurunkan orang dan/atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum, yang merupakan salah satu wujud simpul jaringan transportasi; Tempat Pemberhentian (Halte) adalah tempat pemberhentian kendaraan umum untuk menurunkan dan/atau menaikkan penumpang; Kendaraan adalah suatu alat yang dapat

bergerak di jalan, terdiri atas kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor; Kendaraan Bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan itu; Kendaraan Umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran; Sepeda Motor adalah kendaraan bermotor beroda dua atau tiga tanpa rumah-rumah baik dengan atau tanpa kereta samping; Mobil penumpang adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi sebanyak-banyaknya 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi; Mobil Bus adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi lebih dari 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi; Mobil Barang adalah setiap kendaraan bermotor selain dari yang termasuk dalam sepeda motor, mobil penumpang dan mobil bus; Taksi adalah kendaraan umum dengan jenis mobil penumpang yang diberi tanda khusus dan dilengkapi dengan argometer; Kendaraan Khusus adalah kendaraan bermotor selain daripada kendaraan bermotor untuk penumpang dan kendaraan bermotor untuk barang yang penggunaannya untuk keperluan khusus atau mengangkut barang-barang khusus; Kereta Gandengan adalah suatu alat yang dipergunakan untuk mengangkut barang yang seluruh bebannya ditumpu oleh alat itu sendiri dan dirancang untuk ditarik oleh kendaraan bermotor; Kereta Tempelan adalah suatu alat yang dipergunakan untuk mengangkut barang yang dirancang untuk ditarik dan sebagian bebannya ditumpu oleh kendaraan bermotor penariknya; Pengujian berkala kendaraan bermotor yang selanjutnya disebut uji berkala adalah pengujian kendaraan bermotor yang dilakukan secara berkala terhadap setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus; Trayek adalah lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus, yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak berjadwal; Jaringan Trayek adalah kumpulan dari trayek-trayek yang menjadi satu kesatuan jaringan pelayanan angkutan orang; Trayek Tetap dan Teratur adalah pelayanan angkutan yang dilakukan dalam jaringan trayek secara tetap dan teratur, dengan jadwal tetap maupun tidak berjadwal; Angkutan Kota adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah Kota atau wilayah ibukota Kabupaten atau dalam Daerah Khusus Ibukota Jakarta dengan mempergunakan mobil bus umum dan/atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek; Angkutan Perbatasan adalah angkutan

kota dan/atau angkutan perdesaan yang memasuki wilayah kecamatan yang berbatasan langsung pada Kabupaten atau Kota lainnya baik yang melalui satu propinsi maupun lebih dari satu propinsi; Angkutan Lingkungan adalah angkutan dengan menggunakan mobil penumpang umum yang dioperasikan dalam wilayah operasi terbatas pada kawasan tertentu. Dengan menyimak simpul-simpul kemacetan tersebut, diperkirakan menjadi masalah rumit bagi Dinas Hubdat DKI Jakarta dan membutuhkan suatu komunikasi dalam memecahkan masalah lalu-lintas ini secara bijaksana.

Fokus Masalah

Pembatasan masalah penelitian berkisar pada upaya atau strategi yang diberlakukan Humas Dinas tersebut, baik secara organisatoris melalui koordinasi antardinas terkait, Undang-undang lalu-lintas, rambu-rambu lalu lintas, brosur-lifef dan booklet, spanduk, dan lain-lain yang kiatnya tergolong dalam strategi mengatasi kemacetan lalu-lintas di ibukota. Kemacetan lalu-lintas di Jakarta sangat parah.

Tujuan Penelitian

Pemprov DKI Jakarta menunggu hadirnya sumbang saran dan masukan dari semua pihak terhadap penanggulangan masalah kemacetan lalu-lintas sangat diharapkan oleh Pemerintah Daerah Khusus Ibukota Jakarta. Bahkan ada calon Gubernur DKI Jakarta mendatang yang memiliki prioritas utama akan mengatasi lalu-lintas yang macet dan mengatasi masalah banjir (Sindo, 19 Mei 2012). Niat tersebut harus didukung karena tanpa dukungan warga Jakarta, Gubernur terpilih nanti tidak bakal dapat merealisasi program tersebut yang disampaikan lewat kampanyenya. Dengan demikian, tujuan penelitian ini, ingin mempertemukan antara teori dengan kerangka pemikiran Model Nine Steps of Strategics PR, TC'S Of Public Relations Communication dan Strategi Perencanaan Humas bertujuan yang dapat menjawab tantangan berkaitan dengan strategi penanggulangan kemacetan di DKI Jakarta. Selain itu juga ingin mengetahui titik lemah kemacetan lalu-lintas di DKI Jakarta sehingga dapat mengganggu mobilisasi jalan raya.

Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat berguna untuk masukan dan perkembangan ilmu komunikasi pada umumnya dan penerapan komunikasi Humas pada khususnya serta memberikan manfaat kepada penulis untuk menambah wawasan dan pengetahuan apakah teori-teori yang dikemukakan oleh para pakar atau ahli

komunikasi dalam kegiatan instansi yang sebenarnya dapat memberikan sumber atau masukan bagi perkembangan ilmu komunikasi

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan masukan yang berguna bagi Humas Perhubungan Darat DKI Jakarta, terutama dalam hal mengatasi kemacetan lalu-lintas.

Hakikat Komunikasi

Komunikasi dapat mengubah pandangan dan perilaku orang lain atau seseorang terhadap suatu hal. Berkomunikasi bukanlah hal yang mudah, karena bisa saja dalam berkomunikasi seseorang melakukan kesalahan komunikasi yang berdampak negatif baik bagi komunikan maupun komunikator. Untuk itulah dalam berkomunikasi perlu memperhatikan unsur-unsur komunikasi. Berdasarkan paradigma Lasswell tersebut Effendy dalam bukunya yang berjudul Ilmu Teori dan Praktek Komunikasi menyimpulkan bahwa "komunikasi adalah proses penyampaian pesan oleh komunikator kepada komunikan melalui media yang menimbulkan efek tertentu" Komunikasi sangat melekat dengan kehidupan manusia. Komunikasi merupakan sarana untuk menyampaikan menyebarkan dan menukarkan pesan atau informasi yang diperlukan. Setiap manusia melakukan tindak komunikasi, misalnya pada waktu melakukan interaksi atau berhubungan dengan manusia lainnya. Komunikasi merupakan aktifitas dasar manusia. Melalui komunikasi manusia dapat saling berhubungan satu sama lain baik dalam kehidupan sehari-hari di rumah tangga, tempat kerja, pasar, masyarakat, atau dimanapun manusia berada. Tidak ada manusia yang tidak terlibat dalam komunikasi.

Dalam komunikasi massa dan efeknya bagi masyarakat maka Dominick, mengemukakan beberapa fungsi komunikasi massa sebagai berikut;

- Pengawasan (Surveillance); terdapat dua fungsi utama yaitu; 1) warning surveillance yaitu dimana media massa menginformasikan suatu peringatan kepada masyarakat akan terjadinya suatu ancaman. 2) instrumental surveillance, dimana media massa menyebarkan informasi yang memiliki kegunaan bagi khalayak dalam kehidupan sehari – hari.
- Penafsiran (Interpretation); media massa memberikan penafsiran terhadap kejadian-kejadian penting agar komunikan dapat memperluas wawasannya serta merubah atau memperkuat opini publik mengenai suatu hal.
- Keterkaitan (Linkage); media massa dapat menyatukan anggota masyarakat yang beragam

sehingga membentuk pertalian berdasarkan kepentingan dan minat yang sama tentang sesuatu.

- Penyebaran nilai (Transmission of values); media massa mewakili masyarakat untuk ditonton, didengar, dan dibaca, serta memperlihatkan bagaimana cara bertindak dan apa yang diharapkan oleh mereka. Maka dari itu media massa mewakili individu dengan model peran yang diamati dan harapan untuk meniru pesan tersebut.
- Hiburan (Entertainment); media massa bertujuan untuk mengurangi ketegangan dalam pikiran khalayak, dengan cara memberikan informasi yang dapat menstimulasi pikiran dan perasaan komunikan agar menjadi tenang

Dalam pendapat Domick di atas yang paling penting adalah peranan pengawasan seperti strategi Humas DKI Jakarta dalam mengatasi lalu-lintas tersebut sesungguhnya adalah melaksanakan fungsi pengawasan.

Humas Sebagai Materi Komunikasi

Untuk dapat memahami definisi Humas lebih luas dan dalam, kita dapat menelaah pendapat para pakar.

Salah satu definisi Humas yang menjelaskan secara lengkap mencakup kegiatan-kegiatan yang dilakukan oleh Humas adalah definisi Harlow, yang menyatakan: "Public relations is a distinctive management function which helps establish and maintain mutual lenses of communication, understanding, acceptance and cooperation between an organization and its public; involves the management of problem or issues; helps management to keep informed on and responsive to public opinion; defined and emphasizes the responsibility of management to serve the public interest; helps management keep abreast of and effectively utilize change, serving as an early warning system to help anticipate trends; and uses research and sound and ethical communication as its principal tool" (Terjemahannya adalah: Hubungan Masyarakat adalah fungsi manajemen yang khas yang mendukung pembinaan dan pemeliharaan jalur bersama antara organisasi dengan publiknya mengenai komunikasi, pengertian, penerimaan dan kerjasama. Melibatkan manajemen dalam permasalahan atau persoalan, membantu manajemen menjadi tahu mengenai dan tanggap terhadap opini publik, menetapkan dan menekankan tanggung jawab manajemen untuk melayani kepentingan publik, mendukung manajemen dalam mengikuti dan memanfaatkan perubahan secara efektif, bertindak sebagai sistem peringatan dini dalam membantu mengantisipasi kecenderungan,

dan menggunakan penelitian serta teknik komunikasi yang sehat dan etis sebagai sarana utama

Humas Sebagai Strategi Komunikasi

Pengertian Humas; Hubungan masyarakat diartikan sebagai tugas sekedar memberikan informasi, memberikan keterangan. Bila ada seseorang tamu datang ke suatu kantor, lalu ingin menanyakan dimana ke kepala bagian personalia misalnya, maka tamu akan datang ke bagian humas atau kadang kalau datang ke bagian lain dan menanyakan sesuatu, sering tamu ini dipersilahkan datang ke bagian humas. Di bagian ini seorang tamu ini dipersilahkan datang ke bagian humas. Di bagian ini seorang tamu mendapatkan keterangan atau informasi mengenai sesuatu hal, dan praktik-praktik ini lalu timbul pengertian bahwa bagian humas adalah bagian yang bertugas hanya memberikan keterangan atau informasi.

Kegiatan Humas; Dalam melaksanakan tugasnya yang berat dan besar resikonya ada beberapa hal yang perlu di perhatikan dan cara-cara yang harus di tempuh, yaitu :

Petugas Humas hendaknya bekerjasama dengan unit-unit lainnya. Koordinasi, integrasi dan sinkronisasi hendaknya di wujudkan dan dibina terus.

Humas harus mampu menangani dan menganalisa baik langsung maupun tidak langsung, terhadap kebijaksanaan pimpinan instansi yang bersangkutan.

Menyampaikan pertimbangan-pertimbangan yang kongkrit dan mengkajikan saran-saran, ide-ide kepada pimpinan untuk bahan pengolahan kebijaksanaan umum dengan memperhatikan kenyataan-kenyataan yang timbul dari sikap-sikap maupun perkembangan yang ada. Guna keperluan tersebut, beberapa hal yang perlu diperhatikan yaitu menghimpun fakta-fakta dan tentang keinginan masyarakat umum (general public).

Dalam pelaksanaan tugas dan fungsi humas, maka humas pemerintahan perlu melaksanakan kegiatan-kegiatan sebagai berikut:

- Membina pengertian pada khalayak terhadap kebijaksanaan pemerintahan. Dalam pemerintahan, dalam hal ini maka khalayak yang menjadi sasaran terdiri atas:
- Khalayak internal, yaitu karyawan di lingkungan sendiri.
- Khalayak eksternal, seperti media massa, pejabat pemerintahan pemuka pendapat (opinion leader) dan sebagainya.
- Menyelenggarakan dokumentasi kegiatan pokok aparatur pemerintahan, khususnya berkenaan dan pemberi pelayanan kepada masyarakat dan yang telah di release untuk publikasi.

- Memonitori dan mengevaluasi tanggapan dan pendapat masyarakat.
- Mengumpulkan data dan informasi yang datang dari berbagai sumber, masalah pengumpulan data dan penyampaian data dan informasi yang menjadi perhatian semua orang. Tidak saja besarnya jumlah informasi, tetapi juga menumpuknya informasi yang relevan yang diperlukan oleh perorangan, badan/instanti, media dan kantor berita lembaga pendidikan dan perusahaan yang memerlukan data dan informasi.

Berdasarkan pelaksanaan tugas dan fungsi humas tersebut di atas semua unsur dalam poin-poin dapat diterapkan dalam teori dan praktik menangani kemacetan lalu-lintas di Jakarta.

Strategi Kegiatan Humas :

- Tugas strategi; Ikut serta dalam decision making proses.
- Tugas taktis
 - Memberikan informasi.
 - Memberikan motivasi.
 - Menjalankan komunikasi timbal balik.
 - Membuat citra yang baik.
- Tugas taktis dapat disebut dengan singkat mengamankan kebijaksanaan pemerintahan. Selain tugas pokok tersebut di atas humas juga mempunyai tugas lain, antara lain:
 - Humas hendaknya mengetahui latar belakang dari sesuatu yang diambil.
 - Humas hendaknya mendapat bahan-bahan informasi langsung untuk di sampaikan kepada masyarakat.
 - Humas hendaknya senantiasa mengetahui tindakan lebih lanjut yang diambil oleh manager.
 - Humas hendaknya mengetahui benar apa saja yang dapat dilaksanakann atau diumumkan dari keputusan-keputusan tersebut.
 - Dalam melaksanakan kegiatan hendaknya senantiasa berada dalam wewenang dalam memeberikan informasi kepada masyarakat.

Definisi Strategi

Strategi pada hakikatnya adalah perencanaan (plan) dan manajemen untuk mencapai satu tujuan. Menurut Rosady Ruslan arti dari strategi adalah "bagian terpadu dari suatu rencana (plan), sedangkan rencana merupakan produk dari suatu perencanaan (Planning), yang pada akhirnya perencanaan adalah salah satu fungsi dasar dari proses manajemen" Perencanaan

adalah "pernyataan tertulis mengenai segala sesuatu yang akan atau yang harus dilakukan. Sifat perencanaan selalu berorientasi ke masa yang akan datang (future oriented)". Sedangkan manajemen adalah "sebuah proses yang khas, yang terdiri dari tindakan-tindakan perencanaan, pengorganisasian, penggiatan dan pengawasan yang dilakukan untuk menentukan serta mencapai sasaran-sasaran yang telah ditetapkan melalui pemanfaatan sumber daya manusia dan sumber-sumber lain". Pace, dkk mengemukakan tujuan utama strategi adalah:

- "Untuk memastikan bahwa terjadi suatu pengertian dalam komunikasi,
- Untuk mengembangkan komunikasi yang sudah diterima,
- Untuk melakukan tindakan sesuai dengan pesan yang disampaikan atau diberikan untuk memotivasinya,
- Untuk mengetahui bagaimana pihak komunikator dapat mencapai tujuan yang hendak dicapai dari proses komunikasi tersebut".

Definisi Strategi Humas

Adnanputra, dalam Ruslan pakar humas dalam naskah workshop berjudul Humas Strategy, memberikan batasan pengertian tentang strategi Humas adalah: Alternatif optimal yang di pilih untuk ditempuh guna mencapai tujuan Humas dalam kerangka suatu rencana Humas (Public Relations Plan) Strategi humas selalu dirancang untuk mencapai tujuan. Lalu tujuan tersebut diarahkan terhadap pihak ekstern untuk memberikan informasi mengenai kegiatan perusahaan. Tujuan diarahkan kepada pihak internal untuk memberikan informasi kepada para pekerja tentang isu-isu pekerjaan atau perkembangan baru perusahaan. Simanjuntak menyatakan "strategi sering diidentikkan dengan tata cara, yang berarti cara untuk melakukan sesuatu, sedangkan yang membedakan strategi dan cara adalah bahwa strategi mempunyai arti yang luas dan kompleks sedangkan tata cara dapat digunakan dalam banyak kondisi tetapi strategi adalah cara untuk menyelesaikan sesuatu jangka panjang".

Program Strategi

Landasan umum dalam proses penyusunan strategi Public Relations, Menurut Ahmad S. Adnanputra dalam makalah "PR Strategy", yang berkaitan dengan fungsi-fungsi humas secara integral melekat pada manajemen suatu perusahaan atau lembaga, yaitu sebagai berikut:

- "Mengidentifikasi permasalahan yang muncul,
- Identifikasi unit-unit sasarannya,
- Mengevaluasi mengenai pola dan kadar sikap

tindak unit sebagai sasarannya,

- Mengidentifikasi tentang struktur kekuasaan pada unit sasaran,
- Pemilihan opsi atau taktikal strategi public relations,
- Mengidentifikasi dan evaluasi terhadap perubahan kebijakan atau peraturan pemerintah dan lain sebagainya,
- Langkah terakhir adalah menjabarkan strategi public relations dan taktik atau cara menerapkan langkah-langkah program yang telah direncanakan, dilaksanakan, mengkomunikasikan dan penilaian atau evaluasi hasil kerja”.

Perencanaan Strategi Humas

Strategi yang digunakan humas dalam membuat suatu perencanaan terangkum dalam proses kerja humas. Hal tersebut dapat ditemukan dalam proses perencanaan program kerja, Cultip dan Center dalam Rachmadi, menyatakan bahwa proses perencanaan program kerja melalui “proses empat tahap atau langkah-langkah pokok” yang menjadi landasan acuan untuk pelaksanaan program kerja kehumasan adalah sebagai berikut :

- “Penemuan Fakta (Fact Finding; Penemuan fakta dilakukan untuk mengetahui apakah situasi dan pendapat dalam masyarakat menunjang atau justru menghambat kegiatan organisasi, instansi atau perusahaan.
- Perencanaan (Planning); Perencanaan merupakan bagian penting di dalam usaha memperoleh public opinion yang menguntungkan.
- Komunikasi (Communication); Tahapan komunikasi tidak terlepas dari perencanaan tentang bagaimana mengkomunikasikannya dan apa yang akan dikomunikasikannya. Bagaimana mengkomunikasikan sesuatu dan apa yang dikomunikasikan. Kegiatan komunikasi dapat berbentuk lisan, tertulis, visual, atau dengan menggunakan lambang-lambang tertentu.
- Evaluasi (Evaluation); Setelah komunikasi dilaksanakan, maka suatu organisasi atau perusahaan tentu ingin mengetahui dampak atau pengaruhnya terhadap publik atau khalayak. Hal ini dilakukan melalui evaluasi tiap-tiap tahap dari keempat tahap tersebut saling berkaitan erat satu dengan yang lainnya. Artinya tahapan satu dengan yang lainnya saling berhubungan erat dan tidak dapat dipisah-pisahkan, dalam proses empat tahap tersebut tergambar “plan your work, work your plan”, rencanakan kerja anda dan kerjakan rencana kerja anda. Jika, diaktualisasikan dengan gambar maka berikut proses tahapannya”. Lihat gambar 1.

Fungsi yang diemban Humas adalah fungsi komunikasi dengan publiknya. Memenuhi upaya berkomunikasi secara efektif dengan publiknya maka Humas harus mampu menerapkan strategi dalam berkomunikasi. Smith dalam Strategic Planning for PR menawarkan model Nine Steps of Strategic PR yaitu meliputi:

“Fase I, Formative Research; merupakan riset formatif yang dilakukan sebelum memulai sebuah program. Fokus mengenai hal ini dapat dikatakan hal yang lumayan baru karena tidak banyak yang mau melalui tahapan ini melainkan langsung melompat pada perencanaan.
Langkah 1: analisis situasi: Meliputi analisa yang melibatkan rencana, klien, supervisor, key person, dan para pengambil keputusan dalam menggambarkan seluk beluk peluang dan kemungkinan rintangan program yang akan dikembangkan.

Langkah 2: analisis organisasi: Melibatkan pengamatan terhadap lingkungan internal (misi, kinerja, dan sumber daya), melibatkan persepsi (citra) publik terhadap organisasi, dan lingkungan eksternal (pesaing, “musuh”, pendukung organisasi).

Langkah 3: analisis publik: Merupakan langkah mengidentifikasi publik dan berbagai kelompok yang memiliki interaksi dengan organisasi (perusahaan). Pada tahap ini dianalisa apa yang diinginkan, diperlukan dan yang diharapkan oleh publik. Hubungan publik dengan organisasi, keterlibatan mereka dalam komunikasi, analisa trend sosial, ekonomi, politik, budaya serta teknologi yang mungkin mempengaruhi mereka.

Fase II, Strategi; merupakan perencanaan keseluruhan organisasi. Meliputi bagaimana organisasi menentukan apa yang ingin dicapai oleh organisasi dan bagaimana keinginan tersebut akan dicapai.

Langkah 4: menetapkan sasaran dan tujuan. Fokus pada posisi puncak yang akan dicapai oleh organisasi dan untuk produk atau layanannya. Langkah ini membantu kita membangun tujuan yang jelas, spesifik dan terukur dalam menentukan apa yang ingin dicapai oleh organisasi, misalnya awareness, penerimaan atau aksi dari publik.

Langkah 5: formulasi aksi dan respon strategi. Menentukan apa yang mungkin akan dilakukan dalam berbagai situasi. Perencana komunikasi memiliki berbagai opsi (pilihan) mengenai apa yang dapat dikatakan oleh organisasi dan akan dikatakan oleh organisasi kepada publiknya. Aksi komunikasi di sini dapat bersifat proaktif atau reaktif tergantung situasi yang diperlukan.

Langkah 6: memilih komunikasi efektif. Penentuan pesan komunikasi yang akan digunakan. Untuk

berkomunikasi dengan khalayak perlu ditentukan siapa yang akan menyampaikan pesan, tampilan pesan seperti apa yang ingin disampaikan, bagaimana struktur pesan yang akan disampaikan, kalimat yang akan digunakan dengan simbol-simbol seperti apa.

Fase III, Taktik; melibatkan pilihan alat (tools) yang akan digunakan.

Langkah 7: Memilih taktik komunikasi. Perencana program dapat menentukan kategori tools. Kategori communication tools menurut versi Smith adalah sebagai berikut :

- Media (eksternal/internal) = hubungan dengan organisasi,
- Controlled/Uncontrolled = isi,
- Mass/Targeted = ukuran audience,
- Popular/Trade = jenis isi dan distribusi,
- Public/Non Public = ketersediaan dan akses,
- Print/Electronic = teknik produksi.

Fase IV, Riset Evaluasi; meliputi evaluasi dan penilaian untuk menentukan derajat keberhasilan program. Ukuran keberhasilan program adalah apabila hasil yang dicapai memenuhi tujuan yang telah direncanakan. Evaluasi ini juga dapat digunakan sebagai landasan modifikasi atau perubahan dan penyempurnaan bagi kegiatan/program selanjutnya.

Langkah 9: Evaluasi perencanaan strategis, Menentukan metode yang tepat untuk mengukur efektivitas tools yang direkomendasikan untuk dapat mencapai tujuan yang telah ditentukan”.

Teori Human Relations

Ciri hubungan antar manusia atau yang biasanya disebut Human Relations adalah interaksi atau komunikasi antar personal yang sifatnya manusiawi yang dapat menimbulkan keterbukaan, kesediaan, kerjasama, kebersamaan dan perasaan puas pada kedua belah pihak sehingga dapat mendukung kearah terciptanya hubungan baik dan harmonis dilingkungan tersebut. Selain itu, untuk memperkuat penelitian penulis juga menggunakan teori hubungan manusia yang diperkenalkan oleh Bernard, Mayo, Roethlisberger dan Dichson seperti yang dikutip oleh Muhammad dalam bukunya komunikasi organisasi, dengan uraian sebagai berikut: “Teori hubungan manusia menekankan pada pentingnya individu dan hubungan social dalam kehidupan organisasi. Teori ini menyarankan strategi peningkatan dan penyempurnaan organisasi dan menciptakan organisasi yang dapat membantu individu mengembangkan potensinya. Dengan meningkatkan kepuasan kerja dan mengarahkan aktualisasi dari pekerja akan mempertinggi motivasi bekerja sehingga akan dapat meningkatkan produktivitas organisasi”.

Adanya keterbukaan, saling pengertian dan hubungan yang baik maka akan membawa efek positif dan menimbulkan sosial harmony sehingga akan membantu kearah tercapainya tujuan perusahaan.

Teori Manajemen Humas

”Proses pemecahan masalah tersebut juga merupakan tahap-tahap pelaksanaan kegiatan Humas. Menurut

Gambar 1



Cutlip dan Center (Dalam Khasali dan Abdurahman), proses Humas sepenuhnya mengacu kepada pendekatan manajerial. Proses ini terdiri dari :

Tahap awal dalam menentukan masalah (fact finding) adalah mencari dan mengumpulkan fakta/data sebelum melakukan tindakan, misalnya Humas sebelum melakukan suatu kegiatan harus terlebih dahulu mengetahui apa yang diperlukan publik, siapa saja yang termasuk ke dalam publik, dan bagaimana keadaan publik. Selanjutnya berdasarkan fakta tersebut, Humas membuat rencana (planning) tentang apa yang harus dilakukan dalam menghadapi berbagai masalah. Rencana yang disusun dengan baik sebagai hasil pemikiran yang matang berdasarkan fakta dan data tadi, kemudian dikomunikasikan (communicating) atau dilakukan kegiatan operasional. Tahap terakhir dalam menentukan masalah yaitu melakukan evaluasi (evaluation) tentang suatu kegiatan apakah tujuan sudah tercapai atau belum. Evaluasi itu dapat dilakukan secara kontinyu. Hasil evaluasi ini menjadi dasar kegiatan Humas selanjutnya". Proses Humas, memperlihatkan dengan jelas pelaksanaan tugas Humas bukan semata-mata melakukan aksi, melainkan membutuhkan rencana-rencana dan diikuti langkah-langkah pengendalian melalui proses evaluasi. Dengan demikian dalam proses pelaksanaan tugasnya, para praktisi Humas sebelum melakukan suatu kegiatan harus terlebih dahulu mengetahui apa saja yang diperlukan oleh khalayaknya, kemudian berdasarkan fakta yang telah ditemukan, Humas membuat rencana tentang apa saja yang akan dilakukan nantinya dalam menghadapi masalah yang tengah dihadapi. Setelah rencana tersusun dengan baik, lalu rencana tersebut dikomunikasikan ke khalayak, sampai pada akhirnya dilakukan pelaksanaan kegiatannya. Dari pelaksanaan kegiatan Humas yang telah dilakukan, dapat dilakukan evaluasi terhadap kegiatan tersebut. Diantaranya melihat apakah tujuan dari kegiatan sudah tercapai atau belum, kemudian apa yang perlu diperbaiki dsb.

Strategi Mengurai Kemacetan lalu-Lintas

Kemacetan lalu-lintas merupakan salah satu penyakit kronis yang diidap kota Jakarta. Begitu peliknya masalah kemacetan ini sehingga timbul sikap pesimis masyarakat bahwa siapa pun yang menjabat gubernur di Ibu kota negara itu tidak akan mampu mengatasi masalah yang satu ini. Pesimisme itu wajar mengemuka mengingat berbagai kebijakan gubernur DKI dalam peralulintasan, yang semula dianggap terobosan, belakangan terbukti tidak efektif. Kebijakan 3 in 1, pembangunan busway perubahan jam masuk anak sekolah, menaikkan tarif parkir, penerapan uji emisi

kendaraan bermotor penerapan pajak kendaraan progresif hingga pelarangan beroperasinya kendaraan yang sudah berusia tua semua sudah dilakukan. Hasilnya kemacetan bukannya berkurang, malah kian menjadi-jadi. Mengapa?

Kesadaran masyarakat sulit dikontrol;

Kerhasilan semua kebijakan diatas ditentukan kesadaran masyarakat. Kesadaran untuk tidak memanfaatkan kelengahan aparat, kesadaran untuk tidak menyuburkan mentalitas korup, kesadaran untuk tidak mengedepankan gengsi, kesadaran untuk megurangi egoisme kekuasaan dan kekayaan. Karena kebijakan-kebijakan itu bertumpu pada kesadaran maka pengawasannya sulit dilakukan dan tidak efisien. Penerapan 3 in 1 misalnya, terbukti bisa diakali dengan menyewa joki. Bagi para pengendara kaya jumlah uang sewa joki tidaklah seberapa dibandingkan tuntutan ego akan kenyamanan dan gengsi dirinya.

Tarif parkir tinggi, penerapan pajak kendaraan progresif dan larangan beroperasinya kendaraan tua juga tidak menyurutkan kalangan kaya menggunakan kendaraan pribadi. Tingginya tarif parker besarnya pajak kendaraan dan mahal nya harga kendaraan baru justru dipandang menaikkan gengsi diri dan keluarga bila mereka mampu menjangkaunya. Lalu bagaimana dengan uji emisi. Aturan ini juga tidak berpengaruh banyak pada kalangan kaya yang memiliki kendaraan lusinan. Sebab semua kendaraan mereka dipastikan keluaran tahun terbaru sehingga sudah pasti lolos uji emisi. Yang terkena paling-paling kendaraan umum, tetapi itu pun tidak efektif karena para operator dan pemilik kendaraan umum itu rela merogoh kocek untuk menyogok petugas uji (kir) kendaraan yang umumnya memang "mata duitan". Jika sudah demikian keadaannya, masih adakah cara efektif yang layak-terap untuk mengatasi kemacetan lalu lintas di ibu kota negara itu? Tentu saja ada Syaratnya Pemprov DKI mau bertindak tegas dan Pemerintah Pusat mau mendukungnya.

Cara baru yang perlu dicoba

Terapkan aturan kepada pegawai/karyawan kantor pemerintah daerah, BUMD, BUMN, dan kementerian negara yang ada di wilayah hukum DKI Jakarta untuk tidak memarkir kendaraan pribadi (kecuali kendaraan dinas kantor) di halaman kantor termasuk di badan atau bahu jalan raya di depan kantor tersebut.

Dasar pemikiran yang bisa menjadi pembenar usulan tersebut adalah:

Kendaraan pribadi yang diparkir di perkantoran itu umumnya menganggur selama jam kantor. Daripada

hanya menjadi beban halaman kantor akan lebih baik kendaraan tersebut disimpan di rumah masing-masing saja.

Banyak pegawai/karyawan kantor pemerintah dan badan usaha milik pemerintah itu yang memiliki kendaraan pribadi lebih dari satu. Dengan adanya larangan ini maka semua pegawai akan terdorong menggunakan kendaraan seperlunya saja. Satu kendaraan dipakai bersama seluruh anggota keluarga secara bergantian (dengan antar jemput).

Para menteri, panglima TNI gubernur atau kepala-kepala kantor setiap institusi memiliki otoritas untuk menertibkan dan mendisiplinkan pegawai/karyawan yang dipimpinya. Larangan ini dijamin tidak akan melanggar hak azasi manusia, karena tidak melarang orang untuk menggunakan kendaraan dalam berpergian, juga tidak membatasi seseorang untuk memiliki kendaraan sebanyak dan semewah apapun.

Institusi pemerintah dan/atau perusahaan milik pemerintah harus menjadi model agen perubahan, menjadi teladan dalam merintis dan menegakkan budaya disiplin dalam masyarakat. Jika kebijakan ini berhasil dapat dipastikan dunia usaha swasta murni pun akan menirunya.

Manusia (tentunya termasuk para pegawai/karyawan kantor) lebih mudah diatur dengan power (kekuasaan) birokrasi ketimbang dengan himbauan moral (kesadaran). Meski pada awalnya akan terjadi kepanikan tetapi percayalah bahwa demi karir dan periuk nasinya (karena ancaman sanksi) para pegawai/karyawan itu akan mematuhi nya.

Paradigma Penelitian

Paradigma merupakan pedoman dasar mengenai seluruh hal yang ada di dunia ini. Tanpa pedoman manusia tidak akan mungkin melakukan kegiatan apapun dengan baik. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan paradigma konstruktivisme. Menurut paradigma konstruktivisme, pengetahuan harus dibangun dan dikembangkan. "Dengan mengajukan pertanyaan-pertanyaan kepada subjek penelitian, peneliti konstruktivis mencoba "menangkap" apa yang terdapat dalam benak subjek, dan kemudian "mengkonstruksinya" menjadi suatu konsep ilmu pengetahuan." Ilmu pengetahuan adalah sesuatu yang sistematis. Saat seorang peneliti berusaha menyajikan realitas menjadi ilmu pengetahuan, peneliti perlu membuat sistematisasi dengan cara mengkonstruksi atau membangun realitas hasil penelitian, agar memenuhi syarat keilmuan yang salah satunya adalah sistematis. Konstruktivisme menurut Muhadjir mengandung

pemaknaan peneliti tentang empiri di luar yang di konstruksikan, disebut juga empirical-constructed facts. "Ilmu dan kebenaran sifatnya pluralistik dan plastis". Dikatakan pluralistik, karena mengekspresikan realitas dengan beragam simbol dan sistem bahasa. Disebut plastis karena realitas merupakan hal yang tersebar dan terbentuk sesuai dengan tindakan perilaku manusia yang berkepentingan. Realitas pada manusia satu berbeda dengan yang terjadi pada manusia lainnya, karena tindakan dan kepentingan setiap manusia berbeda-beda.

Jenis penelitian kualitatif, bersifat deskriptif. Teknik Pengumpulan Data

Data dipakai sebagai bahan baku dalam penelitian. Pengambilan data dari sumbernya mempunyai metode-metode dan cara-cara tertentu. Tiap metode yang berbeda, perangkat pengumpulan data pun berbeda. Teknik pengumpulan data dapat dibedakan antara data primer dan data sekunder. Data primer merupakan data yang digunakan oleh penulis sebagai acuan utama dalam melakukan penelitian. Data primer diperoleh secara langsung dengan upaya penulis sendiri di lapangan. Sedangkan data sekunder merupakan data yang digunakan oleh penulis sebagai bahan tambahan dalam melakukan penelitian, yang diperoleh dari buku-buku, undang-undang dan peraturan-peraturan yang telah ada untuk mendukung teori-teori yang di perlukan oleh penulis.

Wawancara Mendalam (indepth interviews)

Wawancara dilakukan kepada pihak yang berwenang dalam setiap pengambilan keputusan dalam menetapkan strategi Publik Relations tersebut. Dalam hal ini, wawancara dilakukan kepada kepala bagian Humas Walikota Jakarta Barat. Dengan demikian, "Wawancara dilakukan dengan pertanyaan open-ended dan mengarah pada kedalam informasi, serta dilakukan tidak secara formal terstruktur. Guna menggali pandangan subjek yang diteliti tentang bentuk hal yang sangat bermanfaat untuk menjadi dasar bagi penelitian lebih jauh".

Observasi; Dalam penelitian ini, peneliti langsung terjun ke tempat penelitian. Peneliti melakukan pengamatan keseluruhan aktivitas objek, lalu menjadikan hasil pengamatannya sebagai data. Keterlibatan secara langsung peneliti dalam kegiatan tersebut tidak dilakukan. Namun, ketika peneliti melakukan penelitian langsung ke lapangan, di lakukan penelitian semaksimal mungkin. Menurut Susan Stainback yang dikutip Sugiyono kembali, observasi ini disebut "Passive Participation" yaitu partisipasi pasif. Karena dalam observasi tersebut peneliti datang

ke tempat penelitian yang akan diamati, tetapi tidak terlibat langsung dalam kegiatan tersebut.

Studi Pustaka; “Digunakan untuk pengumpulan data dan teori dalam penelitian ini. Dikumpulkan melalui buku-buku referensi, jurnal ilmiah, media massa, leaflet, bahan-bahan publikasi yang ada di perpustakaan serta informasi non manusia sebagai penunjang penelitian dan dipergunakan berbagai macam data dan teori yang berupa rekaman atau catatan yang terdapat pada lokasi penelitian serta bahan-bahan tertulis lainnya.

Dokumentasi; Peneliti menggunakan dokumen yang hadir dalam berbagai bentuk sebagai sumber data. Baik berbentuk tulisan, gambar, maupun rekaman suara. Dokumen yang memiliki kredibilitas tinggi dapat mendukung kredibilitas penelitian. Artinya hasil dari penelitian yang terpercaya diperoleh dari sumber-sumber data yang juga terpercaya. Termasuk di dalamnya catatan-catatan, buku-buku, media massa, dan media lain yang bukan manusia dan dapat menunjang penelitian.

Teknik Analisis Data

”Analisis data dalam penelitian kualitatif dilakukan sejak sebelum memasuki lapangan, selama dilapangan dan setelah selesai dilapangan. Dalam hal ini Nasution (1988) menyatakan analisis telah dimulai sejak merumuskan dan menjelaskan masalah, sebelum terjun ke lapangan dan berlangsung terus sampai penulisan hasil penelitian, analisis data menjadi pegangan bagi penelitian selanjutnya”. Analisis data dalam penelitian ini dilakukan pada saat dan setelah pengumpulan data berlangsung. Analisis data menurut Patton adalah: “proses mengatur urutan data, mengorganisasikannya ke dalam suatu pola, kategori dan suatu uraian data”.

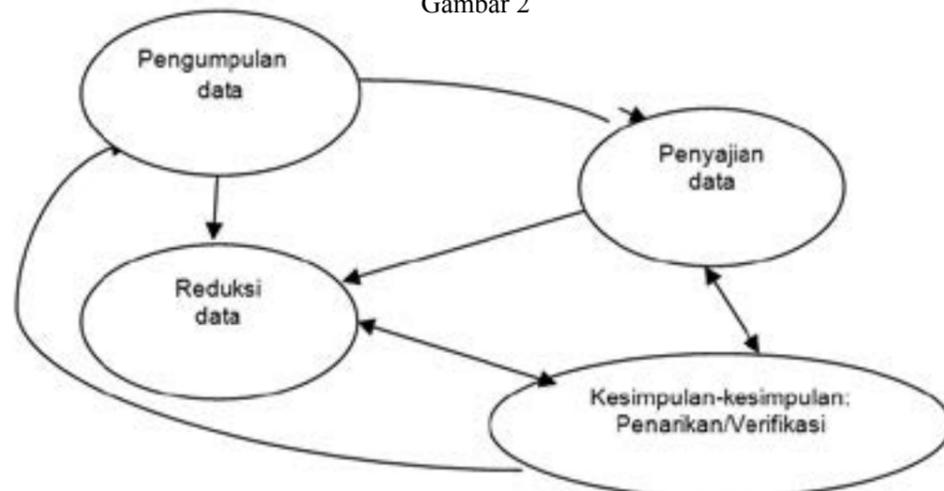
Ada beberapa teknik analisis yang sering digunakan oleh para peneliti yang melakukan penelitian dalam melakukan analisis data. Peneliti menggunakan teknik analisis data kualitatif, mengikuti model interaktif Miles and Huberman. Peneliti memilih model analisis ini sebagai acuan karena model ini dirasa sesuai, dan dapat membantu menganalisis data berdasarkan permasalahan yang di angkat. Aktivitas dalam analisis data model interaktif Miles and Huberman, yaitu “reduksi data, penyajian data, dan penarikan. Berlangsungnya aktivitas tersebut secara interaktif dan terus menerus hingga tuntas, lihat gambar 2. dengan keterangan:

Reksi data; Memproduksi data berarti merangkum, memilih hal-hal pokok, memfokuskan pada hal-hal yang penting, dicari tema dan polanya. Dengan demikian data yang direduksi akan memberikan gambaran lebih jelas dan mempermudah peneliti untuk melakukan pengumpulan data selanjutnya.

Penyajian Data; Penyajian data bisa dilakukan dalam bentuk uraian singkat, bagan, hubungan antar kategori. Menurut Miles dan Huberman yang spaling sering digunakan untuk menyajikan data dalam penelitian kualitatif adalah dengan teks yang bersifat naratif. Data kualitatif disajikan dalam bentuk kata-kata. penyusunan data dilakukan dalam pola hubungan, sehingga lebih mudah untuk dipahami. Kata-kata juga dapat diperkuat dengan penyajian grafik, diagram, dan tabel.

Penarikan atau verifikasi’ Langkah ketiga dalam menganalisis data kualitatif menurut Miles dan Huberman adalah penarikan kesimpulan awal yang dikemukakan masih bersifat sementara, dan akan berubah bila tidak ditemukan bukti-bukti yang kuat yang mendukung pada tahap pengumpulan data. Lihat tabel 3 Unit Analisis.

Gambar 2



Hasil Penelitian

Manajemen Strategi Lalu-Lintas Kota Jakarta

Permasalahan transportasi di kota Jakarta ada di Indonesia saat ini tidak terlepas dari pembangunan daerah ibukota yang berkembang pesat. Perubahan suatu kota agraris tradisional menjadi industri ataupun dari kota metropolitan menjadi megapolitan membuat perubahan juga terhadap sistem transportasi yang dipakai di kota tersebut. Perubahan suatu kota ini meningkatkan pertumbuhan kepemilikan kendaraan bermotor dengan sangat cepat tetapi dalam hal peningkatan pertumbuhan jalan baru sangat lambat. Contohnya saja di Jakarta yang setiap tahun pertumbuhan jalan kurang dari 1% tetapi pertumbuhan kepemilikan mobil sebesar 5% per tahun. Perbandingan suplai dan demand yang tidak seimbang ini membuat kasus kemacetan menjadi hal yang biasa terjadi di kota-kota. Sehingga untuk mengatasi kemacetan maka diperlukan manajemen lalu lintas dimana prinsip manajemen lalu lintas yaitu

mempertahankan semaksimal mungkin jalan yang ada, tetapi melakukan perubahan terhadap pola pergerakan lalu-lintas pada jalan tersebut, sehingga pemanfaatan sistem pergerakan lalu lintas dapat seefesien mungkin. Selanjutnya akan dijelaskan masalah yang terjadi di kota dan solusinya menggunakan strategi dan manajemen lalu lintas. Strategi dalam manajemen lalu lintas ada 3, yaitu manajemen prioritas, kapasitas dan permintaan. Dalam 3 strategi ini terdapat banyak teknik untuk mengatasi masalah dari berbagai sisi. Namun, di uraian ini akan dibahas teknik apa yang dapat diterapkan di kota Jakarta.

Jalur prioritas bagi kendaraan tertentu

Penggunaan ruang jalan saat ini tidak efisien di mana terjadi mix traffic sehingga memberikan dampak negatif seperti speed blocking yang dilakukan oleh angkutan umum yang berhenti sembarangan atau perilaku pengendara sepeda motor yang umumnya

Unit Analisis
Tabel. 3

No	Langkah- langkah Strategi Humas Hubdat	Deskripsi	Aspek-aspek yang digali
1.	Penentuan Misi Humas Instansi pemerintahan	Pernyataan umum tentang tujuan, filosofi Instansi Pemerintahan	Tujuan jangka pendek & jangka panjang, sasaran yang ingin dicapai oleh Humas Hubdat DKI Jkt
2.	Pembuatan teks <i>Company Profile</i>	Gambaran tentang kondisi internal Instansi pemerintahan	Kinerja, iklim organisasi, aktivitas organisasi
3.	Penilaian lingkungan eksternal Humas	Mengamati fenomena di sekeliling Instansi Pemerintahan Humas, untuk mengetahui karakteristik publik	Publik internal dan eksternal, isu-isu yang berkembang di lalu-lintas.
4.	Analisis terhadap peluang	Melihat segala kemungkinan yang menguntungkan bagi Instansi Pemerintahan	Menjalin kerjasama dengan media dan publik ibukota
5.	Pemilihan strategi Humas	Memilih strategi yang jelas dengan menggunakan taktik yang tepat	Press Relations tentang strategi mengatasi lalu-lintas yang mampat.
6.	Evaluasi atas hasil kerja	Meninjau kembali apa yang telah dilakukan, dan memperbaikinya bila ada kekurangan	Melihat kekurangan dan kelebihan melakukan perbaikan

berpindah-pindah lajur sehingga mengganggu pengguna kendaraan lainnya. Untuk mengatasi hal ini diperlukan suatu jalur khusus bagi masing-masing kendaraan. Di Jakarta, sudah dibangun Busway, di mana bus mempunyai jalur tersendiri yang dipisahkan oleh median dengan jalur kendaraan lainnya. Jalur ini bertujuan agar ruang jalan tidak terganggu oleh kendaraan lain sehingga bus memiliki ketepatan jadwal dan headway yang tinggi. Hal ini juga dapat diterapkan untuk kendaraan lainnya, misalnya jalur khusus sepeda motor. Mengingat pertumbuhan sepeda motor sangat tinggi, maka jalur ini tepat diterapkan di suatu kota agar tidak terjadi konflik dengan kendaraan lainnya. Dalam hal ini, dimisalkan suatu jalur mempunyai 4 lajur, maka lajur 1 dipakai untuk sepeda motor, lajur 2 dipakai untuk kendaraan lain dengan kecepatan rendah, lajur 3 dipakai untuk kendaraan lain untuk mendahului, dan lajur 4 dipakai untuk bus. Dalam praktiknya, masih diperlukan kajian lebih lanjut di masing-masing ruas jalan karena masih banyak angkutan umum selain bus (angkot, mikrolet) yang memiliki trayek tumpang-tindih sehingga pemisalan di atas harus dikaji ulang.

Jalur prioritas bagi pejalan kaki

Di suatu kota seringkali fasilitas untuk pejalan kaki tidak diberikan sebagaimana mestinya. Padahal di UU 22 tahun 2009 telah dijelaskan mengenai hak pejalan kaki dalam berlalu lintas dimana tersedianya fasilitas untuk pejalan kaki. Seperti yang dirasakan sekarang berjalan kaki seperti mengadu dengan maut maksudnya peluang kecelakaan yang tinggi karena tiadanya trotoar sehingga menimbulkan kekhawatiran tersendiri untuk berjalan kaki. Padahal pejalan kaki juga merupakan bentuk transportasi yang penting di perkotaan dan pejalan kaki berada di posisi yang lemah jika bercampur dengan kendaraan. Sehingga memisahkan pejalan kaki terhadap kendaraan bermotor, tanpa mengganggu aksesibilitas sangat penting. Fasilitas pejalan kaki dibutuhkan di tempat yang memiliki aktivitas kontinyu seperti pasar atau daerah yang memiliki demana tinggi seperti sekolah dan kesediaan tempat ibadah. Selain itu untuk mendukung peningkatan pelayanan angkutan umum maka diperlukan fasilitas pejalan kaki di rute-rute yang biasa dilalui angkutan umum. Selain fasilitas menyusuri yaitu trotoar diperlukan fasilitas pada menyeberang. Seringkali terlihat banyak orang yang menyeberang sembarangan dan membahayakan dirinya padahal di situ terdapat fasilitas jembatan penyeberangan. Selain dari faktor kedisiplinan pejalan kaki, faktor pemilihan jenis penyeberangan juga harus diperhatikan. Melalui survei pejalan kaki, dengan menghitung volume penyeberang dan volume kendaraan perjam dapat diketahui jenis

penyeberangan apa yang paling tepat untuk ruas jalan tersebut. Setelah itu, diperhitungkan pula akses menuju tempat yang demannya lebih tinggi maka itu menjadi prioritas dibuat suatu penyeberangan dengan asumsi penyeberangan tersebut lebih terasa manfaatnya dan memiliki permintaan yang tinggi sehingga faktor keselamatan dan ketertiban lalu-lintas bisa lebih baik. Di Jakarta, contohnya di kawasan Monumen Nasional sudah dibuat trotoar yang sangat baik dengan tingkat pelayanan A di mana pejalan kaki bebas bergerak tanpa ada gangguan dari pejalan kaki lainnya. Selain itu contoh jembatan penyeberangan yang menuju shelter busway juga sudah baik jembatan tersebut memperhatikan aspek kenyamanan penyeberang seperti kelandaian yang cukup dan memperhatikan penyandang cacat yang tidak dipakai anak tangga yang seringkali menyulitkan penyandang cacat untuk menyeberang.

Pengendalian simpang

Persimpangan sering menjadi tempat terjadinya kemacetan karena terjadi konflik pertemuan arus dari berbagai arah di persimpangan. Kemacetan semakin meningkat ketika peak hour di mana volume kendaraan meningkat pesat. Contoh yang nyata terjadi di persimpangan Kalimalang Bekasi. Ketika sore, sekitar jam 17.00-19.00 simpang ini tidak mampu memenuhi demand yang sangat tinggi sehingga seringkali macet total, kendaraan sama sekali tidak bisa bergerak terjadi. Masalah di simpang ini menurut saya karena tidak tegaknya aturan kelas jalan sebagaimana mestinya. Angkutan barang melintas pada ruas jalan Raya Setu bukan pada kelas jalan yang sesuai. Apalagi ditambah simpang Kalimalang ini merupakan simpang prioritas dan stager kemudian diperparah dengan conflict weaving (menyilang) dari persimpangan Kalimalang dari Jalan Raya Setu ke persimpangan menuju Kampung Utan. Ketika kemacetan total terjadi kemacetan tersebut berpengaruh di persimpangan lainnya yaitu di persimpangan di Tol Barat Bekasi, sehingga harus ada tindakan lebih lanjut dengan permasalahan ini. Dengan masalah yang begitu kompleks, strategi yang dapat dipakai sebagai berikut:

Meningkatkan kapasitas simpang dengan memperlebar mulut simpang, hal ini dilakukan karena seringkali angkutan barang yang membelok mempunyai radius yang besar sehingga mengganggu kendaraan yang berlawanan arah selain itu karena arus belok kiri yang besar maka dapat diminimumkan titik konflik yang terjadi.

Pengalihan rute angkutan barang, angkutan barang di jalan ini memberi dampak negatif berupa speed blocking yang menurunkan kecepatan kendaraan dan

dampak terhadap lingkungan khususnya rusaknya jalan akibat overloading dan tonase yang tidak sesuai kelas jalan. Jika aksesibilitas terhadap rute selain rute ini sulit, maka harus ada peningkatan kelas jalan terhadap angkutan barang yang melalui jalan ini. Hal ini harus dilakukan mengenai begitu banyaknya dampak negatif dari permasalahan ini sehingga harus dilakukan perubahan dalam sistem manajemen lalu lintasnya

Pembuatan marka prioritas, marka menjadi begitu penting agar pengguna kendaraan bermotor mengetahui bahwa simpang itu merupakan prioritas dan tidak seenaknya. Seringkali perilaku pengendara yang egois tidak mau mengalah untuk memberikan prioritas pada kendaraan lain. Hal ini juga harus diatur oleh polisi lalu lintas yang bertindak sebagai pengawas. Tidak harus dijaga selama 24 jam tetapi dijaga ketika Peak Hour, yaitu ketika pagi dan sore sehingga kelancaran dan ketertiban lalu lintas bisa dijaga.

Penerapan Transport Demand Management

Transport demand management bertujuan untuk mengendalikan jumlah perjalanan sehingga jumlah perjalanan dapat diminimumkan dan untuk meningkatkan penggunaan angkutan umum melalui berbagai teknik transport demand management. Dengan kata lain, TDM tidak melarang orang untuk memiliki kendaraan tetapi membatasi penggunaannya. Implementasi TDM untuk kota di Indonesia antara lain:

Manajemen Parkir, parkir selalu menjadi masalah untuk parkir on street yang memiliki konflik dengan arus lalu lintas kendaraan dan untuk parkir off street ketika suplai tidak memenuhi deman yang ada. Dalam TDM, manajemen untuk parkir di perkotaan yaitu: 1) Tarif progresif; 2) Pengurangan ruang parkir; 3) Pembatasan waktu parkir.

Penerapan road congestion pricing, kemacetan adalah hilangnya nilai waktu dan biaya yang berdampak langsung pada biaya yang harus dikeluarkan karena kerugian tersebut. Di kota London, walikota London Ken Livingstone memperkenalkan biaya kemacetan London sebagai upaya untuk mengatasi kemacetan di London, dimana pengendara harus membayar atas kontribusi kemacetan yang dibuatnya. Metode ini bisa dilakukan di kota-kota Indonesia, asalkan tersedia jaringan jalan dengan banyak alternatif sehingga tidak menimbulkan kontra di masyarakat. Maksudnya agar metode ini dipatuhi oleh masyarakat maka pemerintah harus membangun prasarana yang memang memadai dan merencanakan jaringan jalan untuk jalur alternatif menghindari kemacetan. Teknik yang dijelaskan di atas merupakan sedikit dari berbagai teknik dalam manajemen lalu lintas. Penggunaan teknik ini harus

disesuaikan dengan kondisi lalu lintas yang terdapat di masing-masing kota. Selain itu, peran pemerintah sebagai regulator dan polisi sebagai pengawas harus ditegakkan perannya. Suatu perubahan pada awalnya pasti bersifat memaksa, sehingga diperlukan pengawasan terlebih dahulu agar pengguna kendaraan dapat mematuhi peraturan yang dibuat, setelah itu sekiranya sudah mematuhi maka pengawasan dapat dikurangi. Melakukan sosialisasi juga sangat penting agar masyarakat mengetahui peraturan baru yang akan diterapkan. Dengan tujuan efisiensi, maka penerapan strategi manajemen lalu lintas diharapkan dapat mengurangi permasalahan yang terjadi di kota-kota di Indonesia.

Pembahasan

Berbagai permasalahan kota Jakarta adalah suatu tantangan bersama yang harus dihadapi baik oleh Pemerintah maupun masyarakat. Cita-cita membangun “Jakarta yang Nyaman dan Sejahtera untuk semua” adalah cita-cita bersama bukan hanya milik Pemerintah Provinsi DKI Jakarta tetapi juga masyarakat. Kita sangat menginginkan kondisi Jakarta yang nyaman. Jakarta yang nyaman adalah Jakarta dengan seluruh aspek kehidupan yang berjalan dengan tertib, teratur, damai, indah, bersih, sehat dan aman. Mungkinkah Jakarta yang nyaman dapat terwujud? Mengapa tidak? Selama masih punya komitmen bersama dan partisipasi aktif masyarakat “Kita pasti bisa”

Dari sekian banyak masalah yang dihadapi Jakarta, permasalahan kemacetan adalah masalah utama yang harus mendapat prioritas untuk segera diselesaikan. Bagaimana tidak, kemacetan menyebabkan kehidupan di Jakarta menjadi tidak nyaman. Jumlah kendaraan yang melintasi jalanan ibukota saat ini semakin lama jumlahnya semakin bertambah banyak. Kuantitas penambahan ruas jalan raya sendiri sudah tidak mungkin lagi untuk mengimbangi laju pertumbuhan kendaraan di Jakarta. Satu ruas jalan dipakai oleh banyak komunitas seperti pelajar pegawai negeri dan swasta, pekerja industry dan masyarakat lainnya dengan segala kepentingannya. Kemacetan lalu lintas di Jakarta bukan merupakan kejadian yang bisa dianggap biasa-biasa saja.

Kemacetan dikota ini harus dianggap sebagai kejadian luar biasa karena:

- Merugikan masyarakat Jakarta secara luas
- Hilangnya waktu dan jam kerja produktif
- Pemborosan biaya operasional kendaraan
- Pemborosan energi (BBM)
- Mengakibatkan stress masyarakat
- Masyarakat menjadi sensitif dan individualistis

Bukan hanya kerugian itu saja yang akan dialami masyarakat Jakarta akibat kemacetan yang ada. Masih terdapat ancaman lebih besar yang akan menimpa Jakarta apabila kondisi tersebut tetap dibiarkan begitu saja tanpa penanganan yang tepat. Ancaman yang menghantui itu adalah Jakarta akan mengalami stagnasi transportasi pada tahun 2014 mendatang. Seperti yang acapkali didengungkan oleh para pakar dan peneliti di bidang transportasi, jika persentase pertumbuhan kendaraan bertambah tetap secara linier, demikian pula persentase pertumbuhan jalan linier tetap lambat, maka dipastikan persis pada tahun 2014 kedua faktor itu akan bertemu pada satu titik yang membuat Jakarta kolaps macet total. Pada saat itu jalan raya sudah tidak lagi mempunyai ruang kosong yang memungkinkan kendaraan untuk dapat bergerak.

Berangkat dari alasan yang telah diungkapkan itulah maka sudah selayaknya masalah kemacetan ini mendapat perhatian utama oleh semua pihak sehingga kebijakan-kebijakan yang akan ditetapkan dapat merubah kondisi menjadi lebih baik. Dalam tataran tersebut, kebijakan yang diharapkan tentunya harus mempunyai muatan aksiologis sehingga mampu merepresentasikan seluruh aspek yang ada agar menjadi sebuah solusi yang tepat, yaitu melalui berbagai macam upaya kegiatan yang terintegrasi dalam Pola Transportasi Makro (PTM).

Pola Transportasi Makro

Pola Transportasi Makro (PTM) adalah pola yang terintegrasi serta komprehensif dalam mengatasi kemacetan lalu lintas di Jakarta. Di dalam PTM ada tiga strategi pengembangan yaitu:

- Membangun Infrastruktur
- Membangun angkutan massal
- Membuat regulasi atau pengaturan-pengaturan

Membangun Infrastruktur. Pembangunan infrastruktur lalu lintas merupakan salah satu cara mengurai kemacetan di Provinsi DKI Jakarta. Pembangunan infrastruktur yang dilakukan adalah dengan melakukan pengembangan kapasitas jaring jalan seperti pelebaran jalan, membangun jalan tembus, fly over dan under pass, pedestrianisasi dan ATCS (Automatic Traffic Control System). Pembangunan infrastruktur ini telah lama berlangsung dan terus dilakukan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Namun pembangunan infrastruktur yang dilakukan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta tidaklah berimbang dengan peningkatan jumlah kendaraan yang melintasi jalanan Ibukota.

Pengembangan secara terpadu dari keempat jenis transportasi ini diharapkan akan selesai pada tahun 2020. Pengembangan Bus Priority (Busway) telah

berjalan sejak tahun 2007. Hingga saat ini koridor Busway yang telah beroperasi mencapai 7 koridor dari 15 koridor yang akan dibangun. Walaupun belum sempurna, Busway ini sangat diminati masyarakat dan akan terus ditingkatkan pelayanannya. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta juga akan membangun monorel, yaitu meneruskan pembangunan monorel dari pihak swasta yang saat ini tidak mampu melanjutkan. Negosiasi antara Pemda DKI Jakarta dengan PT Jakarta Monorel terus dilakukan agar pembangunan monorel tersebut bisa terwujud. Selain itu Jakarta akan mempunyai MRT (kereta bawah tanah) dengan jalur Lebak Bulus – Fatmawati – Cipete Raya – Haji Nawi – Blok A – Blok M – Sisingamangaraja – Senayan – Istora – Benhil – Setia Budi – Dukuh Atas.

Pada tahun 2008 adalah tahap perencanaan dan koordinasi antara Pemda DKI Jakarta Pemerintah Pusat dan Jepang/ JBIC. Pada tahun 2009 diharapkan bisa dimulai pembangunannya dan akan selesai diperkirakan tahun 2015. Dalam perkembangannya ke depan, jika kondisi sungai-sungai di Jakarta memungkinkan untuk dibangun angkutan sungai pada ruas-ruas tertentu, maka hal ini juga akan dilakukan, sebagai upaya untuk mengurangi kepadatan lalu lintas di jalan.

Dari uraian di atas sangat jelas bahwa Pemda DKI Jakarta sudah dan akan terus melakukan upaya pembangunan angkutan massal. Persoalannya adalah dana dan waktu. Kesiapan angkutan massal ini masih cukup lama, sehingga upaya yang paling memungkinkan untuk mengurai kemacetan itu adalah dengan strategi pengaturan-pengaturan lalu lintas. Melakukan regulasi pengaturan lalu lintas. Penetapan regulasi lalu lintas dilakukan untuk menciptakan kondisi lalu lintas yang nyaman aman dan tertib. Kesemrawutan kendaraan di jalan raya disebabkan karena kurangnya regulasi lalu lintas di jalan atau penegakkan aturan yang tidak tegas di jalan raya. Beberapa peraturan sudah dijalankan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk mengatur lalu lintas diantaranya pelaksanaan *tree in one* pada kawasan tertentu, penertiban parkir-parkir liar atau parkir pada tempat yang dilarang, fasilitas park and ride, penertiban pasar dan PKL yang tidak pada tempatnya. Beberapa kebijakan belum dapat dilaksanakan seperti pembatasan kendaraan bermotor dan Electronic Road Pricing/ERP. Hal ini disebabkan karena belum terintegrasinya angkutan umum yang memadai bagi masyarakat serta belum tersedianya peraturan perundang-undangan yang mengatur hal tersebut.

Upaya untuk mengurai kemacetan masih terus dilakukan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Berdasarkan survei yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta bahwa puncak

kemacetan terjadi pada pukul 07.00 – 09.00 pagi dengan kontribusi kemacetan 14 % dari sektor pendidikan. Upaya yang dilakukan untuk mengurangi puncak kemacetan di pagi hari dapat dilakukan dengan prinsip dasar pemikiran bahwa penggunaan jalan diatur secara bergantian, agar tidak terjadi penumpukan kendaraan di ruas jalan pada waktu yang bersamaan.

Berdasarkan hal tersebut Pemprov DKI Jakarta bekerja sama dengan PT Pamintori Cipta melakukan kajian dan survei. Hasil kajian menyatakan bahwa kemacetan akan terurai jika jam masuk sekolah dimajukan dan jam kerja kantor swasta diatur tidak bersamaan antara wilayah kota yang satu dengan yang lainnya.

Mengurai Kemacetan Dengan Mengatur Penggunaan Jalan

Kebijakan memajukan jam sekolah adalah kebijakan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam mengatur penggunaan jalan dengan tujuan dapat mengurai kemacetan di pagi hari. Bagaimana mungkin satu ruas jalan dipakai oleh banyak komunitas masyarakat seperti pelajar PNS, pegawai swasta serta masyarakat pengguna jalan raya lainnya secara bersamaan. Jakarta merupakan kota dengan berbagai macam predikat. Jakarta sebagai Ibukota Negara RI Jakarta sebagai pusat pemerintahan, Jakarta sebagai pusat perdagangan dan kegiatan ekonomi, Jakarta sebagai kota pendidikan dan Jakarta sebagai kota budaya. Dengan demikian terjadi berbagai penumpukan aktivitas di Jakarta. Bisa dibayangkan jika seluruh masyarakat memulai aktivitasnya di pagi hari dengan menggunakan jalan secara bersamaan, apa yang terjadi? Perlu diketahui juga bahwa masyarakat pengguna jalan tersebut bukan hanya masyarakat Jakarta tetapi juga dari daerah sekitar seperti Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi. Belum lagi masyarakat dari Luar Daerah yang juga sedang melakukan aktivitas di Jakarta dan memulai kegiatan di pagi hari.

Berikut ini jumlah perjalanan harian warga Jabodetabek digambarkan sebagai berikut:

Berdasarkan gambar di atas dapat dilihat bagaimana jumlah perjalanan harian masyarakat Jabodetabek pada tahun 2002 dan 2004. Berdasarkan survei yang dilakukan oleh PT Pamintori Cipta pada tahun 2008 jumlah pengguna jalan di Jakarta bertambah menjadi 20,7 juta perhari. Jumlah perjalanan harian masyarakat Jabodetabek di Provinsi DKI Jakarta pada tahun 2008 sejumlah 20,7 juta terdiri dari perjalanan masyarakat yang akan ke tempat kerja, sekolah, berbelanja, privasi, bisnis. Dengan pendistribusian sebagai berikut:

Berdasarkan data di atas dapat terlihat bahwa

masyarakat yang melakukan perjalanan terbanyak berasal dari komunitas yang melakukan perjalanan ke tempat kerja dan sekolah. Dari jumlah 20,7 juta masyarakat yang melakukan perjalanan setengahnya menggunakan kendaraan bus/angkutan umum dan kendaraan pribadi. Hal ini dapat terlihat dalam data survei yang dikeluarkan oleh PT Pamintori Cipta sebagai berikut:

Masyarakat yang tidak menggunakan kendaraan bermotor (non motorised) sebanyak 40,4 %

Masyarakat yang menggunakan kendaraan bermotor (motorised) sebanyak 56,9 %

Masyarakat yang menggunakan kereta api sebanyak 2,8 %

Dari data tersebut di atas dapat terlihat bahwa komunitas masyarakat yang melakukan perjalanan lebih banyak melakukan perjalanan dengan menggunakan kendaraan sebanyak 56,9%. Bisa dibayangkan jika seluruh masyarakat tersebut memulai aktifitasnya di pagi hari dan menggunakan jalan dengan waktu yang bersamaan, jawabnya adalah kemacetan dan stagnasi! Hal ini tentu menjadi perhatian khusus Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, untuk itu perlu adanya kebijakan yang mengatur penggunaan jalan untuk mengurai kemacetan agar masyarakat menjadi nyaman.

Berdasarkan kondisi di atas Pemerintah Provinsi DKI Jakarta akan menerapkan Kebijakan Pengaturan Penggunaan Jalan untuk mengurai kemacetan pada pagi hari. Kebijakan ini mengatur para pengguna jalan agar jalan dapat digunakan secara bergantian. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta akan memajukan jam masuk sekolah dari sebelumnya pukul 07.00 menjadi 06.30 WIB. Sedangkan untuk kantor swasta (nonbank) diharapkan dan dihimbau untuk wilayah Jakarta Utara dan Pusat mulai masuk kerja pukul 07.00, Jakarta Barat dan Timur pukul 08.00 dan Jakarta Selatan pukul 09.00 WIB. Untuk pegawai kantor Pemerintah pukul 07.30. Kebijakan imbauan kepada pegawai kantor swasta (nonbank) bertujuan untuk menjaga stabilitas perekonomian dan iklim investasi di Jakarta. Komunitas ini tidak bisa dipaksa, mengingat mereka memiliki usaha yang tidak sama dan hubungan bisnis yang berbeda. Tidak menutup kemungkinan satu berhubungan dengan rekan bisnis di Hongkong, yang satu di Australia dengan waktu yang berbeda-beda. Penyeragaman waktu masuk tentu berpengaruh. Di sini perlu kesadaran, perusahaan yang tidak memiliki ikatan waktu, diharapkan bersedia mengikuti pengaturan itu. Jika himbauan kepada pegawai kantor swasta (nonbank) dipatuhi maka aktivitas bisnis tetap terjaga sehingga investasi yang ada tidak terbuang dengan

percuma, karena kemacetan terurai.

Dalam tahapan sosialisasi kepada masyarakat kebijakan ini mendapat berbagai macam respon. Ada yang merespon setuju, setuju dengan catatan dan tidak setuju. Layaknya sebuah kebijakan yang baru di masyarakat, kebijakan ini pun menuai berbagai komentar di masyarakat. Komentar-komentar tersebut antara lain:

- Sebagai kebijakan yang panik
- Terlalu pagi, sehingga membahayakan siswa
- Terlalu pagi, siswa dan guru akan datang terlambat.
- Berangkat terlalu pagi, akan merubah kebiasaan yang telah berlangsung lama dan itu tidak mudah.
- Jika ingin mengurai kemacetan, mengapa tidak menambah jaring jalan?
- Mengapa tidak membangun transportasi massal?
- Mengapa tidak melaksanakan law inforcement?
- Menyiksa dan melanggar hak anak.

Berbagai tanggapan atau komentar tersebut mengingatkan bahwa setiap kebijakan baru yang dikeluarkan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta selalu menuai pro dan kontra yang sangat tajam. Kebijakan memagar Monas, kebijakan Busway, kebijakan renovasi air mancur Bundaran HI yang pada tahapan sosialisasi menuai kritik yang sangat tajam dari masyarakat. Namun setelah kebijakan ini dijalankan, respon kepuasan masyarakat jauh lebih besar dari apa yang mereka bayangkan sebelumnya. Sesungguhnya bila masyarakat mengikuti perkembangan situasi dan kondisi Jakarta, berbagai komentar di atas sudah bisa dijawab sendiri. Bagaimana mungkin disebut kebijakan panik sejak awal disampaikan kepada media, bahwa memajukan jam sekolah itu dari hasil survei dan kajian PT Pamintory Cipta selama 7 bulan. Perlu diketahui PT Pamintory Cipta yang dipimpin Deddy Arief adalah jasa konsultan bidang transportasi yang sudah berpengalaman selama 28 tahun. Pukul 06.00 pagi Jakarta tidak aman? Memang mengagetkan membaca komentar ini. Pukul 06.00 di Jakarta itu matahari sudah tinggi, dengan elevasi ± 30 derajat. Pukul 05.30 itu sudah jelas membedakan benang hitam dan putih. Jakarta itu aman! Hal ini bisa dilihat pada saat hari libur anak-anak pemuda-pemudi, pukul 05.00 sudah olah raga di Monas, Senayan dan di jalan-jalan raya. Satu hal yang menggembirakan bahwa di antara komentar tersebut menunjukkan bahwa yang bersangkutan paham secara teori bagaimana mengatasi kemacetan. Mengapa Pemprov DKI Jakarta tidak menambah jaring jalan, membangun transportasi massal dan low inforcement terhadap parkir liar, PKL liar dan pelanggaran lalu lintas lainnya? Sebagaimana dijelaskan di depan, apa yang dikehendaki masyarakat tersebut sudah dan akan terus

dilakukan oleh Pemprov DKI Jakarta. Sadar atau tidak bahwa potensi kemacetan lalu-lintas DKI Jakarta salah satu indikatornya adalah aktivitas sekolah. Apabila sekolah-sekolah libur, nyatanya jalanan agak lengang, agak sepi. Suatu strategi barangkali pantas dibocokkan adalah sekolah berasrama. Berikut contoh sekolah berasrama yang siswanya tidak berkeliaran pergi-pulang atau keluyuran kemana-suka. Salah satu strategi, memajukan jam masuk sekolah pukul 06.30 telah menimbulkan rasa khawatir orang tua bahwa anaknya akan stress dan menjadi bodoh, karena harus bangun pagi. Konsekuensi lain atas kebijakan ini adalah orang tua harus bangun lebih pagi untuk menyediakan makan pagi bagi anak-anak mereka. Rasa khawatir dan keluhan tersebut dapat dipahami, karena rencana tersebut akan merubah perilaku. Untuk menyikapi hal ini diperlukan pemikiran yang tenang, pemahaman yang mendalam terhadap persoalan masyarakat, tidak hanya berpikir atas hak dan kewajiban dirinya sendiri, tetapi juga hak dan kewajiban orang lain, sehingga upaya pemerintah untuk membuat kenyamanan bagi masyarakatnya bisa diterima secara arif dan bijaksana. Kebijakan memajukan jam sekolah menjadi 06.30 WIB sudah melalui pertimbangan bahwa hal itu tidak akan mengganggu proses pembangunan sumber daya manusia. Ada korelasi yang erat bahwa dengan terurainya kemacetan akan membuat anak-anak lebih segar dan tidak stress. Apalagi, pagi yang bersih, sehat dan indah itu sebagai wahana yang bisa dimanfaatkan dalam menyiapkan generasi muda untuk menjadi sumber daya manusia yang handal. Sekolah Berasrama/ Boarding School Dalam rangka membangun sumber daya manusia Indonesia banyak sekolah yang berbentuk "Sekolah Berasrama". Di dalam kehidupan asrama ini, tampak jelas bahwa kehidupan anak-didik ditata, diatur, dan dikendalikan dengan baik, agar tujuan pendidikan tercapai. Sepintas bisa jadi orang menyatakan kondisi tersebut mengekang hak anak. Tetapi jika kita cermati dalam kehidupan di dunia ini, tidak ada sesuatu keteraturan tanpa diatur. Sesuatu yang tertib dan teratur pasti diatur dengan sistem pengaturan. Sebagai contoh sistem tata surya kita matahari adalah pusat perputaran tata surya, planet-planet mengelilingi matahari pada porosnya. Tidak ada siang mendahului malam dan malam mendahului siang. Semua berjalan sesuai dengan garis edar yang telah ditetapkan untuk terciptanya keteraturan dan keseimbangan alam raya. Dalam kehidupan ini perlu adanya keteraturan. Begitupun halnya di Sekolah Berasrama, kehidupan anak-didik diatur dengan baik, kapan waktu tidur, waktu bangun, makan, belajar, bermain, rekreasi dan lain sebagainya. Ternyata dari keteraturan itu membuahkan hasil didik/

kader-kader bangsa yang berkualitas. Mencermati kehidupan "Sekolah Berasrama", bisa ditarik beberapa nilai positif antara lain :

- Adanya kerelaan orang tua untuk berpisah dengan anaknya dan membayar, demi anaknya dengan harapan anaknya bisa menjadi anak yang berguna bagi orangtua, negara dan bangsa.
- Adanya sikap anak-anak yang memiliki tekad yang kuat untuk menuntut ilmu demi masa depannya, walaupun harus berpisah dengan keluarga dan menjalin kehidupan asrama yang ketat.
- Adanya kesadaran anak-anak, bahwa keteraturan dalam hidup itu bukanlah masalah. Hidup dalam keteraturan itu adalah kebutuhan.
- Adanya cita-cita anak-anak, yang ingin menjadi orang yang memiliki perilaku yang terpuji, kecerdasan yang mumpuni dan kesempataan jasmani yang tangguh.
- Anak-anak tidak keluyuran di jalanan yang memberikan kontribusi volume lalu-lintas di jalan raya.

Sekolah Berasrama janganlah diasumsikan sebagai sekolah tentara atau polisi. Sebab selain pendidikan di tentara dan polisi saat ini sudah banyak sekolah berasrama dengan hasil didik yang membanggakan baik di Jawa maupun di luar Jawa. Sesungguhnya, kehidupan yang teratur itu tidak perlu diasumsikan sebagai "pengekangan hak anak". Peraturan-peraturan yang diberlakukan di Sekolah Berasrama bertujuan untuk menciptakan keteraturan. Dengan keteraturan ini kehidupan asrama menjadi tertib, aman, dan indah. Keteraturan juga akan menghasilkan lulusan yang berkualitas seperti yang kita lihat pada anak-anak lulusan Sekolah Berasrama, seperti pesantren-pesantren, sekolah-sekolah agama, seperti sekolah Krida Nusantara di Cibiru-Bandung, Sekolah Taruna Andhika di Bogor, SMA Taruna Nusantara di Magelang dan masih banyak lagi bahkan di luar Jawa. SMA Taruna Nusantara. Untuk memberikan gambaran seperti apa kehidupan yang teratur di sekolah berasrama, saya pilih sebagai contoh, SMA Taruna Nusantara. Pilihan ini semata-mata karena memiliki data tentang sekolah tersebut, dibanding Sekolah Berasrama lainnya. Pembentukan SMA Taruna Nusantara bermula ide almarhum Jenderal TNI L.B. Moerdani, pada waktu itu sebagai Menhankam RI. Ide dasarnya adalah bahwa negara dan bangsa itu perlu "pemimpin". Pemimpin itu harus disiapkan secara dini melalui pendidikan atau sekolah. Karena itulah SMA Taruna Nusantara berdiri sebagai hasil kerjasama antara Yayasan Panglima Besar Jenderal Soedirman dengan Yayasan Kebangkitan Nasional dari Taman Siswa, atau disebut juga sebagai

"The School for Future Leaders". Kehidupan yang teratur di SMA Taruna Nusantara itu dapat dilihat pada kegiatan rutin mereka. Kehidupan mereka dimulai pada pukul 05.00 bangun pagi, setelah itu dilanjutkan dengan aktivitas sehari-hari seperti makan, belajar di kelas, olah raga, ibadah, belajar sendiri malam hari.

Seluruh aktivitas mereka selesai pukul 22.00 setelah itu waktu mereka istirahat, bukan pergi ketempat-tempat yang tidak berguna seperti mal, karaoke, dan kegiatan kafe-kafe untuk dunia gembira (dugem) lainnya. Seluruh siswa harus mengikuti setiap peraturan yang telah ditetapkan, hal ini bertujuan agar tercipta keteraturan dalam kehidupan berasrama. Setiap aturan dipatuhi dengan baik sehingga tidak ada waktu yang terbuang dengan percuma. Setiap waktu digunakan untuk aktivitas yang bermanfaat. Dari uraian yang telah disampaikan di depan tadi, mungkin ada yang berkomentar "itu kan sekolah berasrama, kalau tidak di asrama apakah harus begitu?" Di sini yang memang harus memilih mana yang baik. Bila ternyata dengan pola pengaturan di asrama itu menghasilkan anak-anak yang baik, mengapa tidak mengambil pola pengaturannya saja, tanpa orang tua dan anak harus berpisah. Jangan mudah terbelenggu dengan pasal "kebebasan dan hak". Sudah banyak contoh, jika orang tua memberikan kebebasan dan keleluasaan pada anaknya, mereka menjadi bebas dan lepas tanpa kontrol dan lupa akan tugas dan tanggung jawabnya. Peranan orang tua menjadi sangat penting dan dominan di dalam mewujudkan sumber daya manusia Indonesia seutuhnya. Butuh perjuangan pengorbanan, keteguhan dan keteraturan untuk mencetak kader-kader bangsa yang berkualitas. Berdasarkan sekolah SMA Taruna Nusantara, memberikan peluang agar anak-anak tidak keluyuran pada jam luar sekolah sehingga dapat menambah jalanan lebih macet. Di asrama semua penghuni harus wajib taat peraturan asrama.

Pada akhir tulisan ini ingin disampaikan beberapa hal yang pokok sebagai berikut :

Kemacetan di Jakarta merupakan kejadian luar biasa yang harus segera di tangani bersama, yang memerlukan komitmen bersama dan partisipasi semua pihak. Sebagai warga negara yang baik, kita sesungguhnya harus menyadari dan mengetahui akan hak dan kewajiban diri sendiri serta hak dan kewajiban orang lain.

Pemprov DKI Jakarta, dari waktu ke waktu terus berpikir, berusaha dan melakukan berbagai macam upaya untuk mengatasi kemacetan agar masyarakat Jakarta nyaman, aman, dan cepat. Upaya yang sampai saat ini dilakukan adalah dengan mengembangkan Pola Transportasi Makro yang meliputi 1) membangun infrastruktur 2) membangun angkutan massal 3)

membuat regulasi atau pengaturan-pengaturan.

Dalam pengembangan Pola Transportasi Makro terdapat kebijakan memajukan jam sekolah dari pukul 07.00 menjadi 06.30, kebijakan ini hendaknya bisa dipahami semua pihak, demi mewujudkan Jakarta yang nyaman dan sejahtera untuk semua.

Semua pihak harus meyakini, bahwa kebijakan memajukan jam sekolah menjadi pukul 06.30 akan memberikan manfaat yang positif bagi orang tua, guru, anak–semua, negara dan bangsa. Sudah banyak sekolah-sekolah di Jakarta dan luar Jakarta yang memulai kegiatannya pada pukul 06.00, 06.15 dan pukul 06.30. Tidak akan menjadi masalah jika semua sadar akan manfaat yang akan didapat dan akan menjadi hal yang biasa dilakukan.

Untuk memajukan negara dan bangsa Indonesia diperlukan sumber daya manusia yang memiliki karakter yang terpuji (mental) dan memiliki kecerdasan dan keterampilan yang mumpuni (intelektual) dan sehat jasmani dan rohani (fisik) sehingga bangsa Indonesia memiliki keunggulan komperatif dan kompetitif. Hal itu bisa tercapai bila semua membina atau mendidik para generasi muda secara benar sejak dini.

Kesimpulan

Strategi Humas Hubungan Darat DKI Jakarta dalam mengatasi kemacetan lalu lintas dapat disimpulkan sebagai berikut:

Undang-Undang dan Peraturan Lalu-lintas

Humas Perhubungan Darat melaksanakan Undang-Undang dan Peraturan Lalu-Lintas dipakai sebagai strategi yuridis formal dalam mengatur penggunaan jalan raya. Undang-undang dan peraturan tersebut adalah Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu-Lintas dan Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Nomor 12 Tahun 2003 Tentang Lalu-Lintas Angkutan Jalan, Kereta Api, Sungai dan Danau Serta Penyeberangan Di Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

Upaya Koordinasi

Bersinergi melalui koordinasi mencari solusi dan sumbang-saran dengan instansi terkait seperti Dinas Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan Raya (DLLAJR); Dinas Polisi Lalu-Lintas; Hansip, Polisi Pamong Praja; Dinas Pendidikan; TNI dalam masa darurat, dan Dinas-dinas lainnya.

Pemberdayaan media

Bersinergi dengan Pemda DKI Jakarta dan Pengelola Media, Humas Perhubungan Darat DKI Jakarta melakukan strategi berupa imbauan kepada pengguna

jalan raya melalui media massa: tradisional, cetak, dan elektronika telah dilakukan. Bahkan RASOGEL (radio sonder gelombang) dipakai oleh polantas yaitu seruan kepada pengguna jalan umum agar tertib dan patuh dengan alat loudspeaker.

Pemberdayaan Sumber Daya Teknologi

Bersinergi dengan Pemda DKI Jakarta melakukan pemberdayaan sumber daya teknologi meliputi pemasangan rambu elektronik, CCTV Control, lampu pengatur elektronik, Model Busway, Kereta Api Listrik Doublereil, (dalam rencana penyelesaian Monoreil) dan masih dalam rencana pembuatan kereta angkutan massa bawah tanah serta pemberdayaan angkutan sungai. Upaya penggunaan Model Nine Steps of Strategies PR, TC'S Of Public Relations Communication dan Strategi Perencanaan Humas bertujuan dapat menjawab tantangan berkaitan dengan strategi penanggulangan kemacetan di DKI Jakarta.

Pemberdayaan Sumber Daya Manusia Lembaga

Melakukan strategi dan bersinergi dengan menyiapkan SDM Lembaga seperti di tempat-tempat rawan kemacetan: Petugas Polisi, DLLAJR, Anggota TNI (diperbantukan), Polisi Pamong Praja, Hansip, Satpam, dll.

Pemberdayaan Armada

Memberikan masukan kepada Pemda DKI Jakarta untuk memperbanyak armada angkutan massal (penambahan kereta api, kereta api bawah tanah (rencana), angkutan sungai, busway, dan monoreil).

Rambu-rambu Lalu-Lintas

Bersama dengan Dinas Kepolisian lalu-lintas memasang rambu-rambu lalu-lintas dipasang di setiap gelaran jalan dan pertemuan jalur jalan dua, tiga atau lebih, baik gambar rambu maupun lampu warna pengatur lalu-lintas.

Penambahan jalan raya

Di samping penambahan jalan raya baru, Pemda DKI Jakarta membuat jalan layang tol dan nontol dalam kota yang selanjutnya dalam pengaturan selanjutnya ditangani oleh Dinas Perhubungan Darat DKI Jakarta.

Parkir

Humas Perhubungan Darat DKI Jakarta memberikan saran kepada Pemda DKI Jakarta dalam upaya tertib lalu-lintas. Salah satu karya nyata perparkiran ditangani oleh swasta dengan harapan dapat mengurangi ketidakteraturan parkir sehingga dapat menambah

kemacetan jalanan. Seminar-seminar dengan para pakar yang berkompeten terhadap lalu-lintas.

Saran

Setelah menguraikan panjang-lebar tentang kiat-kiat Humas Perhubungan Darat DKI Jakarta yang bersinergi dengan Pemda DKI Jakarta, saran-saran komunikasi diberikan sebagai berikut:

Humas Perhubungan Darat mendesak kepada Pemda DKI Jakarta agar segera merealisasi secara efektif dan definitif tentang transportasi massa bawah tanah tanah, monoreil, angkutan sungai, jalan layang nontol dalam kota, mengubah jam antara masuk kerja dan masuk sekolah.

Memperlebar jaringan/areal dalam pemanfaatan komunikasi transportasi keharusan berpenumpang lebih tiga orang di berbagai sudut jalan Jakarta.

Koordinasi dengan Pemda DKI Jakarta untuk melarang mobil bernomor ganjil atau genap pada hari dan jam tertentu di jalan protokol atau jalan kelas satu dan dua.

Melakukan koordinasi dengan berbagai dinas terkait dan masyarakat, agar penjaja dagangan kecil di pasar tradisional tidak boleh ke luar sampai jalanan.

Daftar Pustaka

- Alwasilah, A. Chaedar, Pokoknya Kualitatif Dasar-Dasar Merancang dan Melakukan Penelitian Kualitatif, Pustaka Jaya, Jakarta, 2002
- Kotler, Amstrong, Dasar-Dasar Pemasaran Edisi 5. Intermedia, Jakarta.
- Arifin, Anwar, strategi Komunikasi Sebuah Pengantar Ringkas, Armico, Bandung, 1984
- Arikunto, Suharsini, Manajemen Penelitian, Rineka Cipta, Jakarta, 1973
- Cutlip, Scott M., Allen H. Centre dan Glen M. Broom, Effektive Public Relations, Prentice Hall Englewood cliffs, New Jersey, 1985
- Effendy, Onong Uchajana, Human Relations dan Public Relations Dalam Management, alumni Bandung, 1983

, Human Relations dan Public Relations, Mandar Maju, Bandung, 1993.

, ilmu Komunikasi Teori dan Praktek, PT. Remaja Rosdakarya, Bandung, 2003.

Irawan, Prasetya, Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif Untuk Ilmu-ilmu Sosial, di FISIP UI, Jakarta, 2006

Jeffkins, Frank, Public Relations, Edisi 4, Erlangga, Jakarta, 1992.

Moore, Frazier, Human Prinsip Kasus dan Masalah, CV. Remaja Karya, Bandung, 1998.

Morrisan, Pengantar Public Relations (Strategi Menjadi Humas Profesional), Ramdina Prakarsa, 2006.

Muhadjir, H. Noeng, Metodologi Penelitian Kualitatif, Rake Sarasin, Yogyakarta, 2000.

Muhammad, Arni, Komunikasi Organisasi, Bumi Aksara, Jakarta, 2004

Ir. H. Mubarik Ijas, Data Satu Kotamadya Jakarta Barat, Bapekodya, Jakarta, 2006.

Cutlip, Scott M., Fundraising In The United States. New Brunswick, NJ: Transaction Publishers, 1990.

Ruslan, Rosady Ruslan, Etika Kehumasan, Konsepsi, dan aplikasi, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2001.

Sugiyono, Memahami Penelitian Kualitatif, CV. Alfabeta, Bandung, 2005

Deddy Mulyana, Ilmu Komunikasi Suatu Pengantar, PT. Remaja Rosdakarya, Bandung, 2000.

Soemirat, Soleh dan Elvinaro Ardianto. Dasar-Dasar PR, Bandung, 2004.

Frazier Moore, Humas Prinsip Kasus dan Masalah, CV. Remaja Karya, Bandung, 1998.

Palapah M.O dan Atang Syamsudin, Studi Ilmu Komunikasi, Fikom Unpad, Bandung, 1983.

Anwar Arifin, Strategi Komunikasi Sebuah Pengantar Ringkas, Armico, Bandung, 1984.

Jalaluddin Rakhmat, Psikologi Komunikasi, PT Remaja Rosda Karya, Bandung, 1999.

Ronal L Applbaum, Fundamental Cocept In human Comunication 1999