

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Gambaran Umum Objek Penelitian

Instagram adalah sebuah aplikasi untuk berbagi video dan foto yang memungkinkan pengguna mengambil video atau foto, menerapkan *filter* digital, dan membagikan keberbagai media sosial lainnya termasuk Instagram. Instagram pertama kali dirilis pada 6 Oktober 2010 oleh Kevin Systrom, akan tetapi pada 9 April 2012 Facebook telah mengambil alih Instagram senilai \$1 miliar. Untuk mengakses Instagram calon pengguna diwajibkan membuat akun bagi yang belum memiliki, dan melakukan login bagi pengguna yang telah memiliki akun (*user*). Di Instagram, pengguna memiliki kebebasan untuk menuliskan komentar pada akun pengguna lainnya. selain berkomentar, pengguna juga dapat memberikan *like* dan melakukan *share* foto atau video.



Gambar 1.1 Logo Instagram

Sumber: Instagram.com (2019)

1.2 Latar Belakang

Media sosial merupakan sekelompok aplikasi berbasis online yang dapat digunakan oleh masyarakat luas untuk mengembangkan ide, informasi dan teknologi, dimana setiap pengguna yang membuat konten dan atau informasi memiliki kemungkinan besar adanya kesamaan konten yang dibuat dan disebar oleh pengguna. Van Dijk dalam Nasrullah (2015) menyatakan bahwa media sosial adalah platform media yang fokus pada eksistensi pengguna dimana pengguna memiliki fasilitas yang telah disediakan oleh media sosial dalam beraktifitas maupun kolaborasi, media sosial dapat dilihat sebagai fasilitas online yang menguatkan hubungan antar pengguna dan sebagai sebuah ikatan sosial.

Saat ini banyak masyarakat yang melakukan komunikasi atau berbagi pengalaman menggunakan media sosial, tidak hanya pada kalangan remaja atau dewasa melainkan mulai dari anak-anak hingga orang tua, baik mereka yang menggunakan media sosial untuk bekerja, mencari hiburan maupun sekedar berkomunikasi. Pengguna media sosial dapat melakukan komunikasi atau interaksi kapanpun dan dimanapun tanpa harus merencanakan sebuah pertemuan yang membutuhkan lokasi dan waktu, selain itu media sosial tidak membatasi jarak antar pengguna untuk melakukan sosialisasi, berbagi informasi dan memberikan sebuah tanggapan terhadap suatu perubahan atau fenomena yang sedang terjadi.



Gambar 1.2 Pengguna Internet dan Media Sosial di Indonesia Tahun 2019

Sumber: Wearesocial.com (2019)

Menurut penelitian yang dilakukan oleh We Are Social dan Hootsuite menyebutkan bahwa pada Januari 2019 total populasi penduduk Indonesia mencapai 268,2 juta jiwa dan 150 juta penduduk Indonesia telah menggunakan internet dalam melakukan kegiatan sehari-hari, hal ini menunjukkan 56% dari total penduduk Indonesia telah menggunakan internet. Sedangkan 150 juta penduduk Indonesia juga telah terdaftar sebagai pengguna aktif media sosial, dimana dapat dikatakan bahwa 100% masyarakat Indonesia yang telah menggunakan internet juga mengakses media sosial untuk melakukan komunikasi dan kegiatan yang lainnya. Media sosial yang

sering digunakan dalam bersosialisasi yaitu Instagram, Facebook, Twitter dan masih banyak media sosial lainnya.

Ketika pengguna telah mengakses media sosial maka semua aktifitas dari pengguna akan tersimpan sebagai rekam jejak digital dimana tanpa disadari data yang sudah ada dalam internet akan langsung tersimpan dalam database. Kepala Dinas Komunikasi Informasi dan Sistem Persandian (KISP) Sulawesi Selatan Andi Hasdullah mengatakan bahwa saat ini hingga dua atau tiga tahun kedepan jejak digital sangat penting, karena jejak digital sangat mudah untuk dideteksi dan data yang ada pada jejak digital sangat mudah untuk didapatkan, selain itu sifat kita dapat dilihat dari apa yang kita ucapkan atau sebar dimedia sosial. Maka jejak digital dapat digunakan dinas perhubungan untuk melakukan pemantauan kemacetan jalan pada arus lalu lintas dengan menggunakan komentar yang telah diunggah oleh pemilik akun sebagai keluhan atau saran (Devega, 2017).

Kemacetan sering terjadi karena adanya antrian kendaraan yang membuat terhambatnya arus lalu lintas, ada dua faktor yang menyebabkan terjadinya antrian kendaraan yaitu terbatasnya kapasitas jalan dan jumlah kendaraan yang terlalu banyak. Solusi sederhana yang dapat digunakan untuk pemecahan masalah kemacetan yaitu dengan meningkatkan kapasitas jalan dan mengurangi jumlah kendaraan. Namun pada pelaksanaannya solusi tersebut tidak mudah. Peningkatan kapasitas jalan membutuhkan dana atau biaya yang cukup besar, disamping pembebasan lahan yang harus mengikuti kebijakan yang rumit dan berlarut-larut. Disisi lain mengurangi jumlah kendaraan yang sudah ada juga tidak mudah, karena ketergantungan masyarakat terhadap sarana transportasi baik transportasi pribadi maupun transportasi umum yang sudah menjadi kebutuhan utama dan tidak bisa dilepaskan dalam aktifitas rutin untuk melakukan kegiatan sehari-hari.

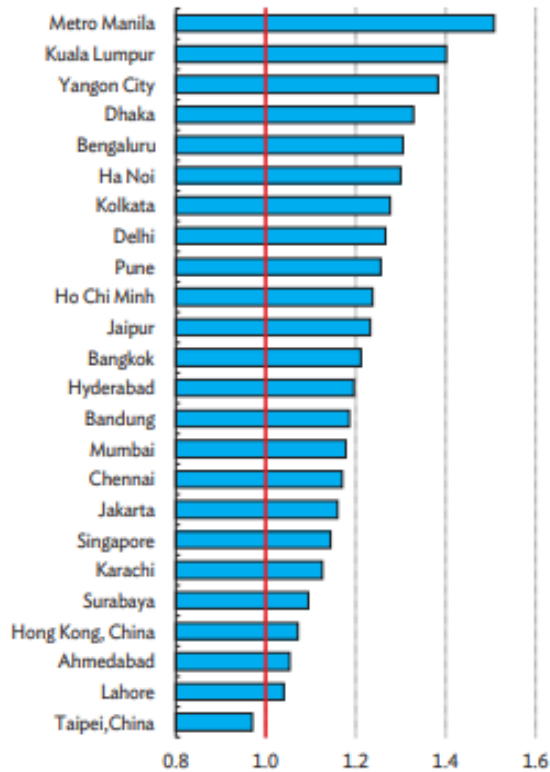
#	World rank	City	Country	Congestion level
1	1	Mumbai	India	65% ↓ 1%
2	2	Bogota	Colombia	63% ↑ 1%
3	3	Lima	Peru	58% ↑ 8%
4	4	New Delhi	India	58% ↓ 4%
5	5	Moscow region (oblast)	Russia	56% ↓ 1%
6	6	Istanbul	Turkey	53% ↓ 6%
7	7	Jakarta	Indonesia	53% ↓ 8%
8	8	Bangkok	Thailand	53% ↓ 2%
9	9	Mexico City	Mexico	52% - 0%
10	10	Recife	Brazil	49% ↑ 2%

Gambar 1.3 Data Kemacetan Negara Tahun 2018

Sumber: Tom Tom Index Traffict (2018)

Indonesia merupakan negara dengan pertumbuhan transportasi pribadi dan transportasi umum yang sangat cepat, dalam penelitian yang dilakukan oleh Lembaga survei Tom Tom Traffict Index pada tahun 2018 mengatakan bahwa Indonesia menduduki peringkat ketujuh dari 403 negara yang memiliki tingkat kemacetan tinggi. Meskipun masuk di urutan ketujuh Indonesia mengalami penurunan yang lumayan baik, dari urutan keempat pada tahun 2017 menjadi urutan ketujuh pada tahun 2018. Seperti yang dijelaskan pada website Tom Tom Traffict Index, kemacetan yang terjadi di Indonesia selama satu tahun terakhir atau dari tahun 2017 hingga 2018 kemacetan di Indonesia berkurang sebesar 8%.

Figure 2.2.2 Relative congestion of natural cities with population greater than 5 million



Note: Relative congestion equals the citywide congestion level divided by the sample average, 1.24. To the right of the red line means relative congestion of the city is higher than the sample average.

Source: ADB estimates using nighttime lights images from the National Oceanic and Atmospheric Administration (accessed 1 April 2017 and 10 August 2018), grid population data from LandScan Datasets of the Oak Ridge National Laboratory (accessed 31 August 2017 and 31 August 2018) and trip routes from Google Maps (accessed 19 March 2019).

Gambar 1.4 Kota Termacet Di Dunia 2018

Sumber: Asian Development Bank (2019)

Menurut survei yang dilakukan oleh Asian Development Bank dari 24 kota termacet kota Bandung menduduki peringkat ke-14. Jakarta ke-17 dan Surabaya ke-20. Asian development bank juga menyebutkan dari 278 kota didunia yang diteliti, rata-rata tingkat kemacetan seluruh kota mencapai 1.24, yang berarti masyarakat memerlukan waktu 24% lebih banyak untuk melakukan perjalanan pada jam sibuk. Kemacetan juga bisa lebih parah di kota-kota besar dengan rata-rata mencapai 1,51% untuk 24 kota terbesar dengan populasi diatas 5 juta penduduk (Asian Development Bank, 2019).

Menurut data dinas perhubungan kota Bandung pada tahun 2018 kendaraan dikota Bandung mengalami peningkatan sebanyak 11%, kendaraan yang ada dikota Bandung terbagi menjadi dua, yaitu kendaraan roda dua dengan jumlah 1.251.080 unit, dan roda empat sebanyak 536.973 unit. Jumlah peningkatan ini didominasi oleh 98% kendaraan pribadi dan 2% kendaraan umum, hal ini menyebabkan volume kendaraan di jalan raya mengalami peningkatan dan menyebabkan kemacetan yang lebih Panjang (Andriyawan, 2018).



Gambar 1.5 Denah Perubahan Arus Lalu Lintas di Kota Bandung

Sumber: Akun Instagram @humasbdg (2019)

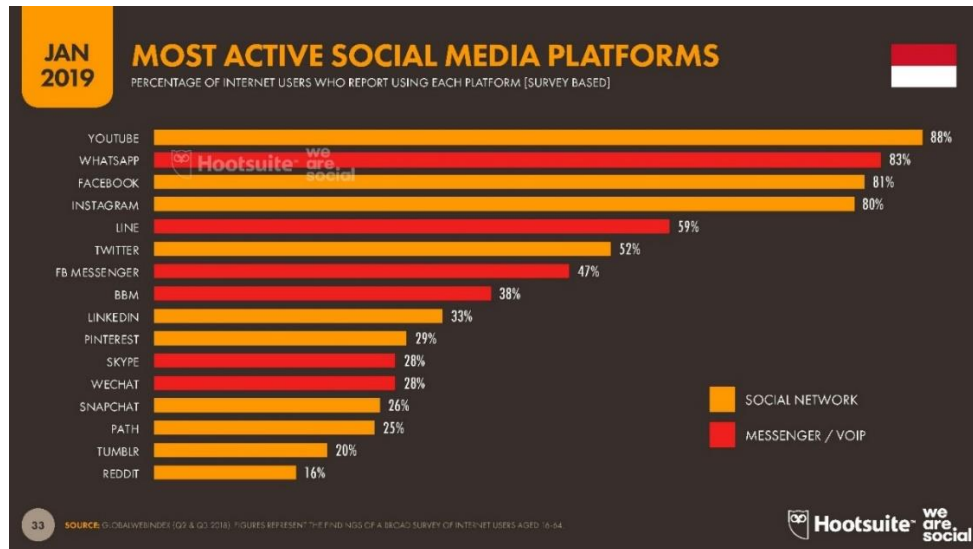
Dikota Bandung terdapat beberapa titik kemacetan yang menjadi fokus dinas perhubungan, salah satu fokus dinas perhubungan terjadi disekitar jalan Sukajadi, Setiabudi, dan Cipaganti. Dimana jika dilihat dari waktu kemacetannya, daerah tersebut merupakan salah satu titik yang memiliki tingkat kemacetan paling lama.

Dengan adanya kemacetan tersebut, dinas perhubungan melakukan tinjauan untuk membuat rekayasa lalu lintas. Kemudian dengan adanya tinjauan yang ada dinas perhubungan kota Bandung melakukan uji coba rekayasa lalu lintas yang telah dibuat dan diterapkan uji coba arus lalu lintas yang baru pada tanggal 11 Juli 2019 hingga 17 Juli 2019.

Uji Coba lalu Lintas yang dilakukan selama tujuh hari tersebut menimbulkan persepsi yang berbeda dari masyarakat Bandung, masyarakat banyak melontarkan persepsi mereka melalui kolom komentar akun Instagram, untuk mengambil komentar yang ada, penulis mengambil beberapa akun yang dapat dipercaya informasi yang telah disampaikan. Dengan adanya pemilihan akun sesuai dengan kriteria terdapat 7 akun Instagram yang memberikan informasi mengenai rekayasa perubahan arus lalu lintas di jalan raya Sukajadi, Setiabudi dan Cipaganti yaitu @humasbdg, @tmcpolrestabesbandung, @dishubkotabandung, @infobandungraya, @atcs.kotabandung, @bandungnet, dan @infobdgcom.

Dampak yang ditimbulkan dengan adanya perubahan arus lalu lintas yaitu terdapat titik kemacetan yang lebih banyak atau merata yang membuat masyarakat harus berputar lebih jauh karena banyaknya jalan yang berubah menjadi satu arah. Akan tetapi ada dua arah atau jalan yang menjadi lancar dengan adanya perubahan arus lalu lintas ini, yaitu pusat perbelanjaan Paris Van Java (PVJ) dan Cihampelas Walk (Ciwalk). Dengan adanya peristiwa tersebut banyak persepsi dari masyarakat yang beranggapan bahwa perubahan lalu lintas yang dibuat disengaja untuk kepentingan penjualan dan menarik pengunjung untuk mendatangi kedua pusat perbelanjaan tersebut, karena arah jalan menuju Paris Van Java (PVJ) dan Cihampelas Walk (Ciwalk) dapat dikatakan lancar dan tidak ada kemacetan. Hal ini dibuktikan dengan adanya data yang diperoleh dalam pengolahan sentiment.

tanggapan masyarakat. Dampak yang ditimbulkan dengan adanya perubahan arus lalu lintas yaitu terdapat titik kemacetan yang lebih banyak dan membuat masyarakat harus berputar lebih jauh karena banyaknya jalan yang berubah menjadi satu arah.



Gambar 1.7 Data Platform Media Sosial yang Paling Aktif 2019

Sumber: Wearesosial.com (2019)

Penulis akan menggunakan data yang didapat dari media sosial untuk mengamati dan mengukur seberapa besar tanggapan masyarakat terhadap pengaruh perubahan yang terjadi. Media sosial yang digunakan peneliti dalam penulisan kali ini yaitu Instagram yang berupa data terbuka, sehingga peneliti dapat dengan mudah melakukan pengambilan data komentar pada akun yang bersangkutan dengan gratis dan lengkap. Instagram berfokus pada penyebaran informasi yang cepat dan besar, di Indonesia Instagram berada pada posisi ke empat setelah Youtube, Whatsapp, dan Facebook. Dengan kecepatan penyebaran informasi tersebut, maka banyak respon yang diberikan kepada pihak yang bersangkutan, sehingga pengguna memiliki akses lebih mudah untuk mengunggah ataupun memberi tanggapan secara langsung.

Metode *Mechine Learning* akan sangat berguna apabila digunakan untuk melakukan pengelompokkan pada data yang memiliki volume besar, akan tetapi menurut (Liu *et al*, 2016) metode *Machine Learning* memiliki keterbatasan terhadap pengelolaan data tekstual, karena sering adanya data hanya berupa data *noise* dan atau susunannya tidak lengkap. Hal ini akan menyebabkan komputer tidak tepat dalam menemukan aturan pengelompokkan yang diharapkan. Maka dari itu, dalam proses

menemukan sebuah aturan pengelompokkan komentar pengguna Instagram, dibutuhkan metodologi lain sesuai dengan ketentuan yang memiliki akurasi. Pendekatan eWOM adalah pendekatan yang lebih mengutamakan sebuah komunikasi, baik komunikasi yang menimbulkan persepsi negatif, positif maupun netral.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui persepsi masyarakat yang ditimbulkan karena adanya perubahan arus lalu lintas yang megakibatkan adanya arus yang lancar dan semakin macet. Selain itu penulis juga ingin mengetahui perubahan arus lalu lintas yang dapat diambil dari penerapan kebijakan publik. Hasil penelitian dapat digunakan sebagai alat untuk evaluasi dan untuk meninjau ulang terkait penerapan arus lalu lintas didaerah Sukajadi, Setiabudi dan Cipaganti yang telah di permanenkan sejak tanggal 27 Juli 2019 hingga sekarang.

1.3 Perumusan Masalah

Terdapat kesulitan dalam mengurai kemacetan yang ada di kota Bandung, telah dilakukan rekayasa arus lalu lintas didaerah tertentu, akan tetapi terdapat beberapa kondisi dimana ketika satu lokasi tidak macet atau padat, terdapat lokasi lain yang memiliki titik kemacetan dan kepadatan. Sehingga perubahan arus lalu lintas tersebut tidak sesuai dengan kemauan pengguna dan Dinas Perhubungan kota Bandung.

Masih sedikit masyarakat yang menyalurkan aspirasi atau pendapatnya menggunakan media sosial terutama Instagram. Selain itu, pengguna media sosial yang ada di kota Bandung juga tidak semua memanfaatkan akunnya untuk memberikan pendapatnya dalam kolom komentar akun yang memberikan informasi mengenai adanya perubahan jalan yang terjadi. Salah satu keberhasilan suatu kebijakan yaitu dengan adanya respon masyarakat yang baik dan mendukung kebijakan tersebut. Masalah yang sering sekali dihadapi oleh Dinas Perhubungan kota Bandung umumnya kurangnya masyarakat memberikan pendapat jika perubahan yang dilakukan memberi dampak positif atau mengurangi kemacetan.

Dengan banyaknya pengguna media sosial dan permasalahan yang terjadi, memicu penelitian ini untuk membuat sebuah evaluasi terhadap perubahan arus lalu lintas. Penggunaan *Electronic Word of Mouth* (eWOM) yang dapat digunakan untuk melihat rekam jejak aktivitas pengguna dalam memberikan komentar, dimana

komentar tersebut dapat digunakan dalam membangun model *association rule* untuk melakukan evaluasi. Penulis berharap model *association rule* tersebut dapat digunakan untuk memberikan alternatif baru dalam melakukan penerapan perubahan arus lalu lintas dan melakukan evaluasi.

1.4 Pertanyaan Penelitian

Berdasarkan uraian dari permasalahan yang menjadi latar belakang penelitian sehingga penulis mengidentifikasi bentuk penajaman dan perumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana respon masyarakat terhadap perubahan arus lalu lintas yang terjadi di kota Bandung?
2. Apakah perubahan arus lalu lintas yang dilakukan dapat mengurangi kemacetan yang terjadi di kota Bandung?

1.5 Tujuan Penelitian

Berdasarkan dari uraian permasalahan yang terjadi menjadi latar belakang penelitian sehingga penulis mengidentifikasi tujuan penelitian sebagai berikut:

1. Mengetahui respon masyarakat terhadap perubahan arus lalu lintas yang terjadi di kota Bandung.
2. Untuk mengetahui apakah perubahan arus lalu lintas yang dilakukan dapat mengurangi kemacetan yang terjadi di kota Bandung.

1.6 Manfaat Penelitian

Dengan dilakukannya penelitian ini secara umum akan diperoleh manfaat dari dua aspek, yaitu aspek teoritis dan aspek praktis. Adapun manfaat tersebut sebagai berikut:

1.6.1 Aspek Teori

Penelitian ini diharapkan mampu membuka wawasan tentang pengaplikasian metode *association rule* dan *Electronic Word of Mouth* (eWOM) dibidang Manajemen dalam mengevaluasi kemacetan yang terjadi. Peneliti berharap dari penelitian ini dapat menjadi rujukan untuk penelitian selanjutnya guna memperluas pengetahuan para akademisi tentang metode *association rule* dan *Electronic Word of Mouth* (eWOM).

1.6.2 Aspek Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat membantu mempermudah pengambilan keputusan dan evaluasi untuk perubahan arus yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan dan Kearsipan dalam mengurangi kemacetan yang terjadi. Selain itu penelitian ini dapat dijadikan alternatif dalam memanfaatkan data media sosial untuk menentukan keputusan dan evaluasi kebijakan publik.

1.7 Sistematika Penulisan Tugas Akhir

Sistematika penulisan yang dilakukan penulis untuk memberikan gambaran umum tentang penelitian yang dilakukan dan untuk kejelasan penulisan hasil penelitian, sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini penulis menjelaskan tentang gambaran umum objek penelitian, latar belakang penelitian, perumusan masalah, pertanyaan penelitian, tujuan penelitian, manfaat penelitian, ruang lingkup penelitian dan sistematika penulisan tugas akhir dengan judul *Persepsi Kebijakan Publik Terhadap Penerapan Perubahan Arus Lalu Lintas Dalam Menyelesaikan Kemacetan di Kota Bandung Menggunakan Metode Association Rules*.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN LINGKUP PENELITIAN

Dalam bab ini memuat mengenai tinjauan pustaka dan penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini berisikan tentang metode yang digunakan oleh peneliti, yakni berisikan tentang jenis penelitian, sumber penelitian, metode data mining serta proses mengolah data pada penelitian.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini membahas analisa data-data yang telah penulis dapatkan dari penelitian dengan menggunakan metode analisis yang telah ditetapkan sebelumnya

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab ini berisi kesimpulan akhir penelitian serta saran-saran untuk objek penelitian ataupun pihak-pihak terkait lainnya.

