



Hak cipta dan penggunaan kembali:

Lisensi ini mengizinkan setiap orang untuk menggubah, memperbaiki, dan membuat ciptaan turunan bukan untuk kepentingan komersial, selama anda mencantumkan nama penulis dan melisensikan ciptaan turunan dengan syarat yang serupa dengan ciptaan asli.

Copyright and reuse:

This license lets you remix, tweak, and build upon work non-commercially, as long as you credit the origin creator and license it on your new creations under the identical terms.

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Ibukota merupakan tolak ukur dari sebuah negara. Kebersihan, kerapian tata ruang, penghijauan, pembangunan, hingga disiplin lalu lintas sebuah negara dapat dilihat dari *sample* yang berada di Ibukotanya. Apabila di pusat pemerintahannya saja terjadi kemacetan, maka sulit untuk dimungkiri bahwa kejadian yang sama tidak terjadi di kota-kota lainnya.

Kemacetan di Jakarta misalnya, seorang karyawan harus menempuh waktu yang cukup lama untuk mencapai kantornya yang masih dalam jangkauan daerah Jakarta dengan menggunakan kendaraan pribadi roda dua atau motor. Kejadian ini juga terus berlanjut dalam kondisi jam pulang kantor. Menurut hasil survei PT. Pamentory Cipta (2008) yang diambil dari Dedy (2012: 4-7) disebutkan bahwa perjalanan rata-rata penduduk Jabodetabek di wilayah DKI Jakarta adalah $\pm 20,7$ juta orang/trip/hari. Maksudnya adalah Jakarta sebagai kota yang dijadikan sebagai tempat bergantung penduduk Bodetabek dalam bidang ekonomi, menyebabkan kepadatan kendaraan pada jam kerja dan pulang kerja. Dengan rincian 60% dari total waktu perjalanan merupakan waktu hambatan, 40% nya waktu bergerak. Kecepatan rata-rata lalu lintas adalah $< 20,21$ km/jam; dan kecepatan rata-rata kendaraan di Jakarta pada saat jam padat mencapai 13–15 km/jam.

Berbagai cara sudah dilakukan oleh Pemerintah Kota Jakarta, seperti pemberlakuan peraturan *three in one* di beberapa titik untuk jam-jam tertentu. Namun, cara ini terbukti belum bisa efektif. Banyaknya jasa calo *three in one* bisa menjadi solusi bagi pengguna kendaraan pribadi yang tidak ingin beralih ke kendaraan umum.

Keadaan seperti ini tidak dapat dibiarkan terjadi, karena selain rugi secara waktu, dapat merugikan secara finansial. Menurut kajian pakar lingkungan

Fakultas Teknik Universitas Indonesia, Dr Firdaus Ali, MSc, besar kerugian yang diderita karena macet di Jakarta mencapai angka 28,1 Triliun rupiah per tahun.¹ Selain itu, Komisaris Besar Direktorat Lalu Lintas Royke Lumowa Polda Metro Jaya memprediksi, apabila kemacetan ini terus dibiarkan, Jakarta dipastikan akan macet total pada tahun 2014.²

Akhirnya, pada tanggal 15 Januari 2004, masyarakat Jakarta mendapatkan fasilitas baru kendaraan umum berjalur khusus bernama TransJakarta. Keberadaan bus berjalur khusus ini hadir sebagai solusi untuk mengurangi kemacetan di Ibukota. Berada di bawah pengawasan Dinas Perhubungan Pemerintah Propinsi DKI Jakarta, Dinas Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta ini bertanggung jawab untuk mengelola Busway yang meliputi perencanaan, pengoperasian dan pemeliharaan. Sementara, kegiatan operasional bus dan penerimaan pembayaran dari sistem tiket dilakukan secara kerjasama oleh beberapa pihak swasta.

Selain memiliki jalur sendiri untuk beroperasi, TransJakarta juga sudah dilengkapi dengan pendingin udara, kursi yang nyaman, pegangan bagi penumpang yang berdiri, serta keterangan rute yang akan dilalui. Dengan biaya 2000 rupiah saja, masyarakat Jakarta bisa berkeliling Jakarta Kota hingga Blok M di koridor 1. Setelah itu, koridor-koridor baru dengan rute lainnya ikut bermunculan.

TransJakarta dipercaya sebagai jalan keluar dari dilema kemacetan Jakarta. Meski awalnya sempat dihujani banyak kritikan karena dianggap mengulangi kegagalan transportasi berjalur khusus di tahun silam, Pemerintah Daerah tetap bertekad meneruskan proyek TransJakarta. Tak hanya disitu, banyak

¹ Eko Prihiawito, Eko Huda S, "Warga Jakarta Rugi Rp 28 Triliun Akibat Macet", diakses dari http://metro.news.viva.co.id/news/read/89300-warga_jakarta_rugi_rp_28_triliun_akibat_macet

² Hertanto Soebijoto, "Tahun 2014, Jakarta Macet Total", diakses dari <http://megapolitan.kompas.com/read/2011/08/01/13515568/Tahun.2014.Jakarta.Macet.Total>

pengguna kendaraan pribadi merasa haknya sebagai pengguna jalan diambil alih oleh lahan yang digunakan oleh TransJakarta. Masyarakat kelas ini menyalahkan langkah pemerintah yang tidak menambah ruas jalan, sebaliknya mengurangi ruas sebagai *Busway*.

Melihat data mengenai pengguna jalan di Jakarta tahun 2002 - 2007, jumlah motor di Jakarta rata-rata naik 300 ribu unit per tahun atau 897 unit per hari. Jumlah itu empat kali lipat dibandingkan pertumbuhan mobil sebesar 80 ribu unit per tahun atau 220 unit per hari. Tak jauh berbeda dengan data Dinas Perhubungan DKI. Menurut lembaga ini, jumlah kendaraan pribadi di Jakarta bertambah 1.117 per hari atau 9 persen per tahun. Dengan rata-rata pertumbuhan sebesar itu, pada 2014, jumlah kendaraan di Jakarta saja diperkirakan bakal mencapai sekitar 3 juta unit dan motor 5,5 juta unit.³

Dilain pihak, merujuk data Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya yang diambil dari Harian *KOMPAS* edisi 01 November 2003 disebutkan besarnya perbandingan jumlah kendaraan di DKI. Pada tahun 2003 ada 6.506.244 unit mobil penumpang, 3.276.890 sepeda motor, 449.169 truk dan 315.559 bus. Jumlah ini sangat kontras, terutama minimnya kendaraan umum yang seharusnya menjadi moda transportasi rakyat. Selain itu, banyaknya kendaraan tersebut tidak sebanding dengan panjang jalan di Jakarta yang masih berkisar pada angka 7.650-an kilometer dan luas jalan 40,1 km atau 0,26 persen dari luas wilayah DKI. Sedangkan pertumbuhan panjang jalan hanya 0,01 persen per tahun.

Meski begitu, pertumbuhan panjang jalan atau penambahan ruas jalan di Jakarta masih dianggap tidak dapat menyelesaikan masalah kemacetan di DKI. Menurut Pengamat Perkotaan Marco Kusumawijaya, penambahan jalan justru

³ Heri Susanto, Elly Srtyo Rini, "Perlu Belajar dari Jepang", diakses dari http://sorot.news.viva.co.id/news/read/68292-mengapa_jumlah_motor_meledak

semakin meningkatkan ketergantungan kendaraan pribadi.⁴

Perjalanan TransJakarta menuai hasil. Setelah sukses pada empat tahun pertama dengan tujuh koridor, kini moda yang sering disebut sebagai busway ini sudah memiliki 12 koridor ditambah satu koridor khusus yang membentang sepanjang DKI. Sepanjang tahun 2004 hingga 2014 terhitung lima kali penambahan armada bus TransJakarta dengan beberapa renovasi unit baru, yaitu menggunakan bahan bakar gas dan penggunaan bus gandeng.

Tak berhenti disitu, seperti dikutip dari harian *Media Indonesia* edisi 11 Februari 2014, inovasi terus dibuat demi menjangkau masyarakat untuk menggunakan transportasi massa ini dengan meluncurkan *feeder* atau umpan dari daerah yang tidak terjangkau unit bis TransJakarta, yakni APTB (Angkutan Perkotaan Terintegrasi Busway) dan BKTB (Bus Kota Terintegrasi Busway). Dengan jumlah penambahan yang jumlahnya *massive* ini, TransJakarta menggandeng sejumlah merk bus. Mulai dari Hino, Mercedes-Benz, Daewoo, Hyundai, Huanghai, Ankai hingga Zhongtong.

Perjalanan panjang TransJakarta menuai masalah. Pengadaan moda transportasi massal ini terindikasi korupsi dan mulai memunculkan individu-individu yang melakukan ‘permainan’ uang.

Dalam harian *Media Indonesia* edisi 11 Februari 2014, dimuat informasi mengenai armada baru Bus Kota Terintegrasi Busway (BKTB) TransJakarta yang ditemukan berkarat. Padahal, bus ini merupakan bus yang baru dikirimkan dari negara perakitan yang notabene merupakan kendaraan baru.

Masih dalam edisi yang sama, *Media Indonesia* memberitakan Wakil Gubernur DKI Jakarta, Basuki Tjahaja Purnama meminta agar pembelian BKTB

⁴ Rina Tri Handayani, “Pengamat : Jalan Bertambah, Macet belum Pasti Terurai”, diakses dari <http://www.republika.co.id/berita/nasional/umum/13/01/15/mgo6it-pengamat-jalan-bertambah-macet-belum-pasti-terurai>

diperiksa oleh pihak KPK. Ahok menduga ada oknum yang melakukan permainan dalam pengadaan bus-bus tersebut. Lebih lanjut, Ahok menduga bahwa bus ini merupakan bus rekondisi.

Sementara itu, *POS KOTA* pada edisi 11 Februari 2014 mengutip pernyataan Ketua Fraksi Gerindra DPRD DKI, Mohammad Sanusi yang mendesak agar KPK ikut turun tangan dalam mengusut kemungkinan adanya dugaan korupsi dalam kasus pengadaan armada bus TransJakarta ini.

Besarnya implikasi kerusakan armada TransJakarta dan indikasi korupsi ini mendapat perhatian yang besar dari masyarakat, dan semakin membuka kesempatan bagi media massa untuk memenuhi kepentingan masyarakat dengan gencarnya memberitakan informasi tersebut.

Kasus korupsi ini membuat Gubernur DKI Jakarta Joko Widodo mengambil langkah peninjauan terhadap pihak terkait seperti Dinas Perhubungan, para pemegang tender pengadaan unit bus TransJakarta hingga tim penerimaan barang / bus ketika bus sampai di pelabuhan. Semenjak Februari 2014, terhitung tujuh orang sudah ditetapkan sebagai tersangka kasus korupsi, dan pada bulan November kasus ini sudah bergulir di pengadilan tindak pidana korupsi.

Media massa merupakan saluran penyampaian pesan yang strategis, karena dapat menyampaikan informasi secara serempak kepada masyarakat ataupun khalayak yang mengonsumsi media tersebut. Jika dilihat dari masa lalu, media massa merupakan wadah untuk memberikan pengetahuan, juga sebagai medium untuk mencerdaskan masyarakat. Menurut McQuail, media massa berfungsi sebagai penghantar dalam menyebarkan berbagai macam pengetahuan, menyelenggarakan kegiatan dalam lingkungan publik yang dapat dijangkau segenap anggota masyarakat secara bebas, sukarela, umum dan murah, hubungan antara pengirim dan penerima seimbang dan sama, serta mampu menjangkau lebih banyak orang daripada institusi lainnya (McQuail, 1987: 51).

Kehadiran media massa seakan-akan membuat manusia tidak lagi memiliki batas dalam mendapatkan informasi. Kekuatannya yang besar dalam menyebarkan informasi telah diprediksi oleh pakar-pakar komunikasi massa. Para pakar menyatakan bahwa media komunikasi terutama media massa memiliki keperkasaan dalam mempengaruhi pemikiran masyarakat. (Effendy, 2003: 407).

Komunikasi massa memiliki keunikan yaitu memberikan kemampuan baik kepada pengirim pesan maupun penerima pesan untuk melakukan kontrol. (Turner, 2007: 41) Artinya kedua pihak memiliki peran yang sama kuat. Pemberi pesan mampu mengontrol pesan apa saja yang disalurkan. Begitu juga dengan penerima pesan, mereka punya kontrol untuk menerima ataupun menolak informasi atau pesan tersebut.

Pesan yang disampaikan komunikasi massa sifatnya massal atau kepada banyak orang. Karena itu komunikasi massa selalu menggunakan media, sehingga disebutlah media massa. Media massa selain menyampaikan informasi pada khalayak juga sekaligus menjadi perpanjangan indera dari khalayak. Tidak semua tempat dan informasi bisa dijangkau oleh individu, karena itu adalah fungsi media massa menjadi perpanjangan dari khalayak untuk menerima informasi.

Peristiwa yang dijadikan berita oleh media harus memiliki *News Value*. Menurut Sumadiria (2006: 80-92), terdapat sebelas kriteria, antara lain, *timeless* (aktual), *unusualness* (keluarbiasaan), *newness* (kebaruan), *impact* (akibat), *proximity* (kedekatan), *information* (informasi), *conflict* (konflik), *prominence* (publik figure), *surprising* (kejutan), *human interest* (ketertarikan manusia), dan *sex* (seks). Dalam kasus pemberitaan bus TransJakarta ini terdapat nilai berita, yaitu:

1. *Proximity*. Kehadiran bus TransJakarta sudah menjadi salah satu kebutuhan para pengguna moda transportasi massa. Sejak kehadirannya 10 tahun lalu, TransJakarta sudah menjadi pilihan transportasi massa terintegrasi yang dibutuhkan warga, terutama Jakarta.

2. *Impact*. Dampak dari kerusakan TransJakarta ini mampu membuat perjalanan para penggunanya menjadi terhambat.
3. *Human Interest*. Pemberitaan mengenai kerusakan ini ternyata dapat menarik masyarakat, terutama masyarakat Jakarta mulai berpikir kritis terhadap pengadaan barang-barang oleh Dinas Perhubungan.

Media massa memiliki pengaruh yang cukup kuat dalam setiap pemberitaannya. Menurut Sen dan Hill (2006: 51), surat kabar harian nasional dan majalah berita mingguan merupakan media berita yang paling penting di Indonesia, sehingga memiliki pengaruh yang cukup besar dalam informasi/peristiwa yang diberitakannya dan masyarakat dapat mengetahui perkembangan yang terjadi di sekitarnya. Menurut Eriyanto (2002: 7), media massa khususnya surat kabar merupakan agen yang secara aktif menafsirkan realitas untuk disajikan pada masyarakat.

Dari latar belakang tersebut, peneliti tertarik untuk mengkaji bagaimana media membingkai korupsi pengadaan bus TransJakarta. Menarik untuk disimak bagaimana media yang berbeda menggambarkan sebuah isu dan kejadian yang sama.

Peneliti menggunakan dua surat kabar harian nasional dalam meneliti peristiwa tersebut, yaitu *POS KOTA* dan *Media Indonesia*. Alasan memilih kedua media tersebut untuk mengetahui bagaimana perbedaan pemberitaan di media yang berbeda kelas pembacanya.

Dalam menyampaikan informasi, media memiliki sudut pandang terhadap suatu kasus. Seperti yang disampaikan Gaye Tuchmann dalam Eriyanto (2001: 4) bahwa berita adalah jendela dunia. Melalui berita, kita mengetahui apa yang terjadi di Aceh, di Papua, dan di Jakarta. Melalui berita, kita mengetahui apa saja yang dilakukan oleh elit politik di Jakarta, kehidupannya, kegiatannya. Tetapi apa yang kita lihat, apa yang kita ketahui, dan apa yang kita rasakan mengenai dunia itu tergantung pada jendela yang kita pakai. Pandangan lewat jendela itu,

tergantung pada apakah jendela yang kita pakai besar atau kecil. Jendela yang besar dapat melihat lebih luas, sementara jendela yang kecil membatasi pandangan kita. Apakah jendela itu berjeruji atau tidak. Apakah jendela itu bisa dibuka lebar atau hanya bisa dibuka setengahnya. Apakah lewat jendela itu kita bisa melihat secara bebas ke luar atau kita hanya bisa mengintip dibalik jerujinya. Yang paling penting, apakah jendela itu terletak dalam rumah yang punya posisi tinggi atau dalam rumah yang terhalang oleh rumah lain. Dalam berita, jendela itu yang kita sebut sebagai frame (bingkai).

Pembingkaiian (framing) adalah analisis untuk mengetahui bagaimana realitas (peristiwa, aktor, kelompok, atau apa saja) dibingkai oleh media. Penonjolan atau penekanan aspek tertentu dari suatu realitas, akan membuat bagian tertentu saja yang lebih bermakna, lebih mudah diingat, dan lebih mengena dalam pikiran masyarakat. Konstruksi realitas yang dilakukan media bisa dilihat melalui pemilihan narasumber, pemilihan narasi cerita, dan penonjolan nilai/bagian tertentu sesuai dengan kepentingan media tersebut. Pembingkaiian tersebut juga dapat disebabkan karena faktor ekonomi politik media, yang mengejar *rate* yang tinggi serta untuk kepentingan penguasa dan pemilik modal yang kebanyakan bergelut di dunia politik.

1.2 Rumusan Masalah

Bagaimana pembingkaiian berita kerusakan bus TransJakarta pada surat kabar *POS KOTA* dan *Media Indonesia*.

1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1.3.1 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah ingin mengetahui pembingkaiian berita terkait kerusakan bus TransJakarta pada surat kabar *POS KOTA* dan *Media Indonesia*.

1.3.2 Kegunaan Penelitian

Adapun kegunaan dari penelitian ini adalah

1. **Kegunaan Akademis**

Penelitian ini dapat menjadi wawasan mengenai pembingkai media cetak yang ingin dibentuk dari pembingkai di media, serta menambah penelitian pembingkai media cetak yang ingin dibentuk dari pembingkai di media.

2. **Kegunaan Praktis**

Memberi pengetahuan praktis bagi mahasiswa jurnalistik tentang bagaimana mengemas pembingkai berita, serta memberi masukan berupa saran dan kritik bagi media terkait.

1.4 Batasan Penelitian

Penelitian dibatasi pada dua media cetak, yaitu harian *POS KOTA* dan *Media Indonesia* sejak tanggal 11 Februari sampai dengan 14 Februari 2014. Pemilihan tanggal ini dikarenakan informasi senada pada kedua harian tersebut hanya berada pada rentang tanggal 11 hingga 14 Februari.

U
M
M
N