
IMPLEMENTASI PROGRAM SISTEM SATU ARAH PADA KAWASAN SUKAJADI DALAM MENGURAI KEMACETAN OLEH DINAS PERHUBUNGAN KOTA BANDUNG

Putri Amellia¹; Didin Muhafidin,²; Darto³

Department of Public Administration, Faculty of Social and Political Sciences, Universitas Padjadjaran, Sumedang, Indonesia

¹putri16033@mail.unpad.ac.id.com ; ²didin_muhafidin@yahoo.com ; ³to2mm@yahoo.com

ABSTRACT

This study explains how to implement a one-way system program in breaking down traffic jams in the Sukajadi area of Bandung City. The implementation of this one-way system program is motivated by the problem of increasing levels of congestion in the Sukajadi area, which is a fairly congested road that is passed by the community of road users. Therefore, government action is needed to address the issue of congestion in the Sukajadi area through this one-way system program. The purpose of this study is to understand how the implementation of the one-way system program in the Sukajadi Area by the Bandung City Transportation Service in breaking down congestion and managing safe, comfortable and orderly traffic flow for the community. The research method used by the author is a qualitative approach. The results showed that the implementation of a one-way system program by the Bandung City Transportation and Polrestabes Service was still not in accordance with the principles of existing program implementation because the dimensions of bureaucratic professionalism, public awareness and community response to the program had not been fulfilled. From the professionalism dimension, bureaucrats are still lacking in conducting socialization so that the dissemination of information about the program is not evenly distributed. Also, it is still fixated on the procedures contained in the Minister of Transportation Regulation Number 96 of 2015 concerning Traffic Management and Engineering Guidelines which makes implementers inflexible in taking action in program implementation.

Keywords: program implementation; congestion; traffic; Sukajadi area; Bandung City Department of Transportation

ABSTRAK

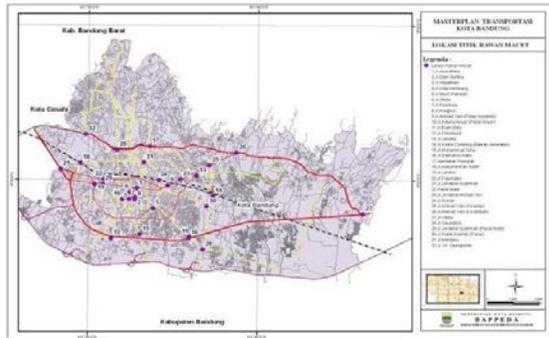
Penelitian ini menjelaskan tentang bagaimana implementasi program sistem satu arah dalam mengurai kemacetan di Kawasan Sukajadi Kota Bandung. Penerapan program sistem satu arah ini dilatarbelakangi dari permasalahan tingkat kemacetan yang semakin tinggi di Kawasan Sukajadi yang merupakan ruas jalan cukup padat yang dilewati masyarakat pengguna jalan. Maka dari itu, diperlukan tindakan Pemerintah dalam mengatasi isu kemacetan di Kawasan Sukajadi melalui program sistem satu arah ini. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk memahami bagaimana pelaksanaan penerapan program sistem satu arah pada Kawasan Sukajadi oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung dalam mengurai kemacetan dan mengatur alur lalu lintas yang aman, nyaman, dan tertib untuk masyarakat. Metode penelitian yang digunakan oleh Penulis adalah pendekatan kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa implementasi program sistem satu arah oleh Dinas Perhubungan dan Polrestabes Kota Bandung masih belum sesuai dengan prinsip implementasi program yang ada karena masih belum terpenuhinya dimensi profesionalisme birokrat, kesadaran masyarakat serta respon dan tanggapan masyarakat atas program. Dari dimensi profesionalisme birokrat masih kurang dalam melakukan sosialisasi sehingga penyebaran informasi mengenai program tidak merata. Serta, masih terpeka pada prosedur yang tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas yang membuat implementor tidak fleksibel dalam mengambil tindakan dalam pelaksanaan program.

Kata Kunci: implementasi program; kemacetan; lalu lintas; Kawasan Sukajadi; Dinas Perhubungan Kota Bandung

PENDAHULUAN

Penelitian ini didasari oleh isu kemacetan di Kota Bandung sebagai Ibukota Jawa Barat dimana tingkat mobilitas masyarakat sangat padat dan tinggi. Maka dari itu, perlunya tindakan dari Pemerintah Kota Bandung dalam mengatasi isu kemacetan yang semakin tinggi untuk mewujudkan sistem transportasi Kota Bandung yang unggul dan nyaman untuk menyejahterakan masyarakat.

Gambar 1. 1 Titik Rawan Kemacetan Kota Bandung



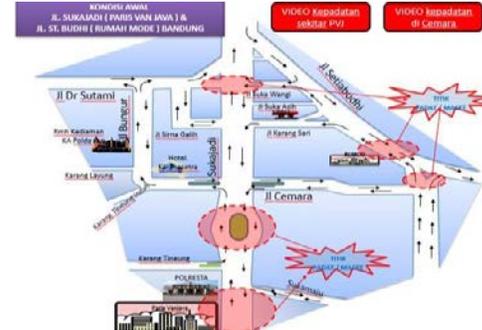
(Sumber: Dinas Perhubungan, 2018)

Berdasarkan Gambar 1.1 diatas, dapat terlihat adanya 32 titik rawan kemacetan di Kota Bandung yang mengindikasikan padatnya aktifitas di Kota Bandung. Dari 32 titik tersebut ada 19 titik yang sudah teratasi oleh Aparat Kepolisian dan Instansi terkait lainnya. Kemacetan yang diakibatkan tidak efektifnya sistem transportasi menjadi permasalahan yang penting bagi perkembangan Kota Bandung. Penyelenggaraan transportasi menjadi urusan Pemerintah Daerah Kota Bandung sebagai bentuk Pelayanan Publik yaitu Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Bandung. Dalam pelaksanaan rekayasa lalu lintas oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung berdasarkan pada Peraturan Pemerintah Nomor 32 tahun 2011 yang dimana selanjutnya diturunkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 96 Tahun 2015. Dalam Peraturan Menhub berisi pedoman dalam melaksanakan Rekayasa Lalu Lintas sesuai di lingkup Bidang Perhubungan. Ada 5 kegiatan utama dalam pelaksanaan rekayasa lalu lintas yaitu Perencanaan, Pengaturan, Perencanaan, Pemberdayaan, dan Pengawasan. Kegiatan rekayasa lalu lintas tersebut dapat dilakukan melalui beberapa cara salah satunya yaitu, pengendalian lalu lintas pada ruas jalan. Salah satu upaya pengendalian lalu lintas di ruas jalan oleh Dinas Perhubungan yaitu dengan menerapkan perubahan arus lalu lintas. Tindakan tersebut dilakukan oleh Bidang Manajemen Transportasi dan

Parkir (MTP) sebagai bentuk penerapan kebijakan rekayasa lalu lintas.

Pelaksanaan rekayasa lalu lintas di lapangan sudah banyak dilakukan di berbagai ruas jalan Kota Bandung yang mana sudah dikaji dan diputuskan. Pada tahun terakhir pelaksanaan yaitu tahun 2019 sudah dilaksanakan rekayasa lalu lintas 10 kali, salah satunya pada Kawasan Sukajadi yang sudah 2 kali direkayasa.

Gambar 1. 2 Peta Arus Lalu Lintas Jalan Sukajadi



(Sumber : Dinas Perhubungan, 2019)

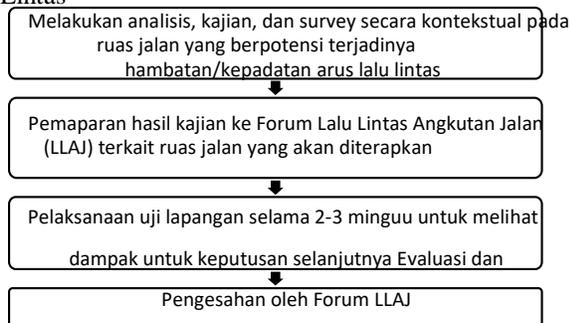
Berdasarkan gambar diatas, dapat terlihat beberapa titik kemacetan yang sering terjadi yang membuat adanya tundaan arus lalu lintas. Hal tersebut dikarenakan bahwa Jalan Sukajadi sendiri merupakan kawasan dengan tarikan lalu lintas yang tinggi dan sebagai lintasan menuju beberapa objek wisata. Lalu, ditambah hasil analisis yang dilakukan oleh Bidang MTP diketahui dimensi geometrik ruas jalan Sukajadi cukup sempit dengan lebar efektif rata-rata 6,2 meter untuk kedua arah. Selain itu, Jalan Sukajadi mempunyai titik pertemuan arus lalu lintas beberapa ruas jalan dengan mobilitas tinggi antara lain Jl. Setiabudi dan Jl. Cemara. Titik pertemuan tersebut juga berimbas pada ruas jalan lain yaitu Jl. Cipaganti yang membuat adanya kepadatan arus lalu lintas. Hal ini mengindikasikan kompleksitas arus lalu lintas di Kawasan Jalan Sukajadi sangat tinggi.

Berdasarkan pemaparan di atas menjadikan urgensi untuk dilaksanakan rekayasa lalu lintas oleh Dishub. Penerapan rekayasa lalu lintas di Jalan Sukajadi sudah dilaksanakan sejak Juli 2018 oleh Pemerintah Kota Bandung yaitu Dinas Perhubungan dan Polrestabes Kota Bandung. Pelaksanaan rekayasa lalu lintas di Jalan Sukajadi berupa perubahan arus lalu lintas dimana diterapkannya sistem satu arah menuju Jalan Setiabudi serta Jalan Setiabudi satu arah menuju Jalan Cipaganti. Penerapan tersebut mempertimbangkan faktor-faktor yang ada yang ditemukan dalam analisis dan survey di ruas jalan Sukajadi.

Pelaksanaan perubahan arus lalu lintas diperlukannya alur kegiatan. Adapun kegiatankegiatan dalam

penerapannya disesuaikan dengan kebijakan rekayasa lalu lintas.

Bagan 1. 1 Alur Penerapan Perubahan Arus Lalu Lintas



(Sumber : Dinas Perhubungan, 2019)

Dengan diterapkannya perubahan arus lalu lintas di Jalan Sukajadi diharapkan titik kepadatan sekitaran Jalan Sukajadi terurai. Target yang ingin dicapai Dinas Perhubungan yaitu meningkatkan kecepatan rata-rata tempuh kendaraan sebesar 30 km/jam. Dengan adanya peningkatan kecepatan kendaraan maka hambatan dan tundaan arus lalu lintas berkurang dan berdampak pada ruas jalan sekitar Jalan Sukajadi.

Berdasarkan hasil peninjauan awal yang dilakukan Penulis yaitu observasi dan wawancara di Dinas Perhubungan Kota Bandung, terdapat beberapa indikasi masalah yang ditemukan, yaitu:

1. Kurang optimalnya kajian yang dilakukan dalam menganalisis dan melakukan survey untuk membuat model alur lalu lintas. ratarata tempuh kendaraan pada kawasan Sukajadi belum mencapai 30

| Ruas Jalan | Kecepatan Rata-Rata Tempuh Kendaraan (Km/Jam) | |
|----------------------|---|---------|
| | Sebelum | Sesudah |
| Jalan Sukajadi | 11,2 | 30,1 |
| Jalan Setiabudhi | 18,2 | 17,8 |
| Jalan Sutami | 24,7 | 23,4 |
| Jalan Surya Sumantri | 18,7 | 16,4 |
| Jalan Sirna Manah | 17,7 | 12,2 |

km/jam. Penerapan sistem satu arah masih kurang optimal untuk mengurai kemacetan di Jalan

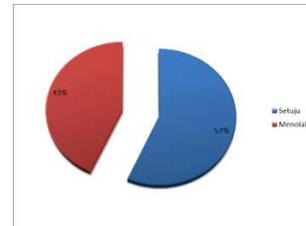
Sukajadi dengan kajian yang ada

Tabel 1. 1 Kecepatan Rata-Rata Tempuh Kendaraan Penerapan Perubahan Arus Lalu Lintas Kawasan Sukajadi

(Sumber: Dinas Perhubungan, 2019)

Hasil survey menunjukkan penilaian masyarakat atas perubahan arus lalu lintas Jalan Sukajadi. Masyarakat yang menyetujui dengan adanya kebijakan tersebut sebesar 57% dan sisanya sebesar 43% tidak setuju. Hal tersebut dikarenakan beberapa faktor yaitu jalur memutar jauh sehingga membutuhkan waktu dan biaya lebih dan perubahan trayek angkutan umum yang merugikan para supir angkot.

Gambar 1. 3 Indeks Penilaian Masyarakat



(Sumber : Dinas Perhubungan, 2019)

Belum adanya *Standar Operating Procedures* (SOP) yang khusus mengatur pelaksanaan implementasi rekayasa lalu lintas untuk Daerah Kota Bandung yang menjadi tanggung jawab Dinas Perhubungan Kota Bandung. Penerapan rekayasa lalu lintas hanya mengacu secara terpusat yaitu berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 96 Tahun 2015. Peraturan teknis secara terpusat menyebabkan pelaksanaan kebijakan tidak fleksibel yang tidak disesuaikan dengan kondisi wilayah Kota Bandung.

Dari latar belakang yang sudah dipaparkan, Penulis mengidentifikasi bahwa perlunya membuat kebijakan yang tepat dalam mengatasi kemacetan pada Kawasan Sukajadi. Kebijakan yang dilakukan dengan menerapkan sistem satu arah namun faktanya setelah diterapkan perubahan yang ada belum mengalami peningkatan yang signifikan dan mencapai target. Sehingga muncul pertanyaan penelitian, “Bagaimana implementasi program sistem satu arah pada Kawasan Sukajadi oleh Dinas Perhubungan dalam mengurai kemacetan?”

Penelitian ini juga dimaksudkan untuk menguji teori yang sudah ada. Maka untuk menjawab

pertanyaan penelitian, Penulis menggunakan teori implementasi program dari Soren C Winter (2006)

yang menyebutkan bahwa dalam implementasi kebijakan memiliki 3 prinsip yaitu Perilaku Organisasi dan Antar Organisasi, Perilaku Birokrat Tingkat Bawah, dan Perilaku Kelompok Sasaran.

METODE

Penulis dalam melaksanakan penelitian menggunakan metode deskriptif dengan pendekatan kualitatif dimana bertujuan menyajikan informasi detail dan

empirik secara mendalam sesuai konteks penelitian yaitu menggambarkan bagaimana Implementasi

Program Sistem Satu Arah pada Kawasan Sukajadi Kota Bandung.

Proses penelitian nantinya akan melibatkan pertanyaan dan prosedur yang muncul, lalu akan didapatnya informasi sebagai data penelitian. Data tersebut dikumpulkan dan dianalisis secara induktif sehingga Penulis dapat menginterpretasi tentang makna data tersebut secara deskriptif. Adapun data yang digunakan merupakan data primer dan data sekunder dengan teknik observasi, wawancara, dan dokumen (Creswell, 2016). Lalu, dalam penentuan informan yang Penulis gunakan yaitu teknik *purposive* dimana mempunyai kapasitas dan kapabilitas yaitu Pegawai Bidang Manajemen Transportasi dan Perpakiran (MTP) Dinas Perhubungan dan Satlantas Polrestabes Kota Bandung.

Dalam penelitian ini, teknik analisis data yang digunakan yaitu menurut Miles dan Huberman (Sugiyono, 2014) terdapat 4 alur kegiatan yaitu pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, dan verifikasi data.

Selanjutnya, teknik yang digunakan oleh penulis untuk menguji keabsahan data dalam penelitian ini adalah triangulasi. Triangulasi merupakan teknik dalam mengumpulkan beberapa informasi dari berbagai sumber untuk disatukan dan dibentuk suatu pemikiran yang baru. Triangulasi data dilakukan sesuai hasil pengumpulan data melalui observasi, wawancara, dan dokumen tertulis mengenai manajemen rekayasa lalu lintas dan kemacetan di Kawasan Sukajadi. (Creswell, 2016)

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil penelitian ini akan mendeskripsikan bagaimana implementasi program sistem satu arah pada Kawasan Sukajadi dalam mengurai kemacetan oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung. Paparan hasil

penelitian didasarkan pada prinsip-prinsip implementasi kebijakan yang dikemukakan oleh Soren C Winter (2006) yang diuraikan ke dalam 8 dimensi.

1. Perilaku Organisasi dan Antar Organisasi

Terwujudnya penerapan program tidak hanya dilakukan 1 aktor saja melainkan beberapa actor lainnya yang memiliki kemampuan dan kewenangan atas program tersebut. Namun, setiap actor mempunyai peran dan kewenangan masing-masing yang berbeda tapi dengan tujuan yang sama atas suatu program maka diperlukan ada interaksi diantara para

actor yang terlibat berupa suatu komitmen dan koordinasi agar pelaksanaan program berjalan semestinya dan tercapainya tujuan. Dari paparan tersebut terlihat adanya beberapa hal yang harus diperhatikan yaitu Aktor atau Implementor Program, Tugas dan Wewenang Organisasi, Komitmen Organisasi, dan Koordinasi Antar Organisasi

Aktor atau Implementor Program

Sebagaimana dengan penelitian, dalam implementasi program sistem satu arah ini actor yang terlibat yaitu Dinas Perhubungan (Dishub) dan Satuan Lalu Lintas (Satlantas) Polrestabes Kota Bandung dalam naungan Forum LLAJ Kota Bandung. Semua actor yang terlibat dalam program ini sudah ditentukan berdasarkan regulasi yang ada yaitu Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) dan diturunkan secara terperinci pada Peraturan Pemerintah No.3 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ). Pihak-pihak lain yang terlibat selain actor pelaksana program yaitu dari pihak Kecamatan Sukajadi yang berperan dalam menampung kritik dan saran dari warga sekitar atas pelaksanaan program. Pihak Kecamatan akan membuat laporan terhadap kritik dan saran yang diberikan warga sekitar kepada pihak pelaksana program yaitu Dinas Perhubungan Kota Bandung. Laporan tersebut merupakan bahan kajian dan evaluasi pelaksanaan program di Kawasan Sukajadi.

Tugas dan Wewenang Organisasi

Tugas dari masing-masing pihak yang terlibat dan bekerja sama dalam pelaksanaan program sistem satu arah ini adalah melaksanakan proses pelayanan publik kepada masyarakat Kawasan Sukajadi, melakukan koordinasi antar pihak yang

terlibat, lalu mengadakan evaluasi atas hasil dari pelaksanaan program untuk menilai keberhasilan program. Tugas pokok dan fungsi pihak dalam forum LLAJ tercantum dalam Peraturan Menteri

Perhubungan Nomor 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas.

Tupoksi Dishub sebagai pihak yang memiliki peran besar dalam program adalah antara lain mengkoordinasikan pengelolaan pelaksanaan program sistem satu arah, melaksanakan, mensinkronisasi, mengevaluasi, memonitoring, harmonisasi dan pemberian advokasi pelayanan kepada masyarakat dalam pelaksanaan program, melaksanakan koordinasi dengan instansi terkait dan tupoksi lainnya yang berhubungan dengan program. Untuk tupoksi instansi Polrestabes Kota Bandung tupoksi atau pembagian kerja yang berlaku disesuaikan juga dengan aturan yang berlaku dengan tugas utama yaitu sebagai penindak pelanggaran lalu lintas saat pelaksanaan program sistem satu arah. Hal tersebut dikarenakan menjadi kewenangan Kepolisian dalam mengatur alur lalu lintas dan angkutan jalan agar lancar, aman dan nyaman

Komitmen Organisasi

Bentuk komitmen yang terjalin di dalam forum LLAJ antar implementor cukup kuat. Komitmen yang dilakukan yaitu dengan menjalin komunikasi antar implementor secara rutin melalui pengadaan pertemuan di dalam Forum LLAJ. Dalam forum tersebut berfungsi mendiskusikan dan memecahkan permasalahan lalu lintas Kota Bandung. Lalu, adanya evaluasi-evaluasi yang dilakukan terhadap kondisi LLAJ Kota Bandung termasuk program sistem satu arah ini. Kepala Satlantas Polrestabes Kota Bandung menuturkan bahwa komitmen yang terjalin sesuai dengan prinsip institusi Kepolisian yaitu memberikan pelayanan prima kepada masyarakat. Maka dari itu, anggota Kepolisian harus memberikan pelayanan penuh dengan memberikan perlindungan, pengayoman serta responsif mendukung visi Pemerintahan Kota Bandung sebagai bukti komitmen keterlibatan Institusi Kepolisian dalam pelaksanaan program ini

Koordinasi Organisasi

Koordinasi yang terjalin antara Dinas Perhubungan dan Satlantas Polrestabes Kota Bandung serta anggota forum LLAJ cukup optimal. Hal itu terlihat dari tingkat intensitas pertemuan yang

dilakukan kedua actor tersebut dalam mencanangkan program sistem satu arah ini. Selain itu, dalam pelaksanaan di lapangan baik melakukan survey maupun implementasi program koordinasi terjalin cukup baik dengan pembagian kerja yang jelas dan

terstruktur sesuai prosedur yang berlaku. Namun masih adanya

permasalahan yang harus dihadapi saat pelaksanaan program baik saat uji coba maupun implementasi. Hal yang menjadi kendala yaitu situasi dan kondisi yang tidak terduga dalam pelaksanaan uji coba program dimana terjadinya kepadatan arus lalu lintas Kawasan Sukajadi. Hal tersebut diperlukannya solusi cepat untuk mengurai kemacetan yang terjadi akibat uji coba program. Namun dikarenakan adanya penempatan SDM di beberapa titik menghambat koordinasi dalam memberi pengarahan atas permasalahan yang dihadapi. Hal ini menjadi bahan evaluasi untuk meningkatkan sistem koordinasi yang efektif dalam pelaksanaan program sistem satu arah.

2. Perilaku Birokrat Tingkat Bawah

Prinsip ini terdapat 3 dimensi yang akan memaparkan bagaimana gambaran perilaku birokrasi dalam pelaksanaan program. Prinsip pertama yaitu kontrol organisasi, bagaimana otoritas pimpinan dalam mengendalikan bawahan dalam pelaksanaan program. Selanjutnya profesionalisme birokrat yaitu dilihat dari kemampuan atau kapabilitas birokrat yang terlibat dalam program. Lalu terakhir pelaksanaan program harus sesuai dengan *Standar Operating Procedure* (SOP) yang berlaku sesuai kebijakan dan kesepakatan bersama.

Kontrol Organisasi

Kontrol organisasi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan dan Satlantas Kota Bandung sudah cukup optimal. Hal tersebut sudah memenuhi penilaian prosedur yang tercantum pada Peraturan Menteri Perhubungan No.96 Tahun 2015 pada BAB IV mengenai pengawasan yaitu meliputi penilaian terhadap pelaksanaan kebijakan dan tindakan korektif. Kedua hal tersebut dapat dilihat melalui pengendalian yang dilakukan pimpinan Dishub dan Satlantas Kota Bandung dalam memantau proses implementasi program sistem satu arah pada Kawasan Sukajadi. Penilaian terhadap program dapat dikaji melalui laporan-laporan rutin ataupun notulensi harian. Lalu, tindakan korektif dapat dilakukan setelah laporan dikaji dan mengadakan pertemuan untuk evaluasi program dengan pihak-pihak yang terlibat untuk merundingkan solusi atas kendala atau dampak yang

timbul dari pelaksanaan program agar mencapai tujuan.

Profesionalisme Birokrat

Hal yang diperlukan dalam meningkatkan profesionalisme birokrat yaitu dengan melakukan pemberdayaan bagi SDM maupun sarana dalam

menunjang pelaksanaan program. Dengan adanya pemberdayaan juga dapat membantu meningkatkan kerjasama dan koordinasi antarorganisasi yang terlibat. Bentuk pemberdayaan yang dilakukan Dinas Perhubungan yaitu adanya arahan, bimbingan, penyuluhan serta pelatihan SDM. Masing-masing bentuk pemberdayaan SDM dapat dilakukan baik secara umum maupun khusus disesuaikan rencana kerja (Renja) Dinas Perhubungan Kota Bandung.

Unsur-unsur yang terkandung dalam dimensi profesionalisme birokrat sudah sesuai dengan prosedur yang berlaku dalam Peraturan Menteri Perhubungan No.96 tahun 2015 pada bab pemberdayaan yang meliputi arahan, bimbingan, pelatihan dan penyuluhan. Akan tetapi, pelaksanaan dalam uji coba lapangan tidak berjalan semestinya.

Berdasarkan observasi yang dilakukan bahwa pelaksanaan uji coba lapangan banyak ditemukan kendala baik secara internal dan eksternal. Untuk kendala internal yaitu pelaksanaan penyuluhan tidak dilakukan secara merata hal itu mengakibatkan banyaknya masyarakat di luar Kawasan Sukajadi kurang informasi dengan adanya perubahan jalur yang menjadi satu arah. Hal tersebut juga terjadi karena APILL (Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas) penyebaran petugas lapangan tidak merata, banyaknya titik-titik penutupan jalan tidak diisi petugas yang berwenang, alhasil banyaknya pengendara yang menanyakan arah kepada masyarakat sekitar bukan kepada petugas yang berjaga.

3. Perilaku Kelompok Sasaran

Implementasi program sistem satu arah pada Kawasan Sukajadi kelompok sasarannya yaitu masyarakat pengguna jalan. Dimana masyarakat yang beraktifitas sehari-hari melewati jalan Kawasan Sukajadi baik menggunakan kendaraan pribadi dan public serta pejalan kaki. Dalam prinsip ini ada 2 dimensi yang akan menggambarkan bagaimana perilaku masyarakat pengguna jalan atas perubahan arus lalu lintas pada Kawasan Sukajadi, yaitu Kesadaran Masyarakat atas Program dan Respon Positif dan Negatif Masyarakat.

Kesadaran Masyarakat atas Program

Berdasarkan hasil analisis wawancara diatas, bahwa prinsip ini masih ada beberapa hal yang harus diperbaiki. Kesadaran dari sebagian masyarakat sebagai kelompok sasaran sudah cukup baik, akan tetapi sebagian lagi masih berada di zona nyaman sehingga tingkat pengetahuan mengenai program masih rendah dan tidak mengantisipasi pelaksanaan program sistem satu arah ini. Maka dari itu, hal inilah yang harus diperhatikan dan dibenahi oleh pihak

pelaksana program apabila menginginkan hasil yang optimal dan sesuai dengan tujuan implementasi program sistem satu arah pada Kawasan Sukajadi Kota Bandung.

Respon Positif dan Negatif Masyarakat

Berdasarkan hasil wawancara dengan masyarakat yang tinggal di sekitaran Kawasan Sukajadi berharap dalam implementasi program ini dapat mengurangi kemacetan. Namun, setelah melihat rute perubahan jalur di sepanjang Kawasan Sukajadi masyarakat mengeluh dan protes atas pelaksanaan program tersebut. Hal tersebut dikarenakan masyarakat sekitar yang menggunakan angkutan umum harus mengikuti perubahan jalur satu arah yang mengakibatkan harus berputar jauh mengikuti jalur yang diarahkan. Sehingga membuat masyarakat harus mengeluarkan biaya dan waktu lebih dari sebelum program diterapkan. Lalu, pengendara yang melewati Kawasan Sukajadi juga mengeluh hal yang sama. Sebagian pengendara baik kendaraan bermotor dua dan empat sangat bingung dan sulit dengan perubahan jalur tersebut. Jalur yang diubah dirasa membuat rute semakin jauh dan berputar-putar di dalam kawasan perumahan sehingga banyak yang kebingungan dan nyasar.

Para supir angkutan umum yang melewati jalur Kawasan Sukajadi menolak perubahan satu jalur tersebut dan juga perubahan trayek angkutan umum. Para supir angkutan umum merasa keberatan dengan perubahan trayek angkot dalam mendapatkan penumpang yang dinilai merugikan. Hal tersebut dikarenakan 2 hal yaitu banyak trayek yang bersinggungan satu sama lain sehingga menimbulkan perselisihan antar supir angkot. Lalu, perubahan trayek yang terlalu jauh dan harus memutar sehingga membutuhkan jarak tempuh dan waktu yang lebih. Kedua hal tersebut sangat mempengaruhi pendapatan penumpang supir angkutan umum yang melewati Kawasan Sukajadi.

Gambar 4. 1 Aksi Mogok Bersama Angkutan Umum Trayek Kawasan Sukajadi



(Istiqomah, News, 19)

Berdasarkan gambar diatas dapat terlihat ratusan angkutan umum berkumpul dalam rangka protes dengan melakukan aksi mogok bersama atas perubahan trayek di Kawasan Sukajadi. Hal tersebut dilakukan untuk menyuarakan dampak yang dirasakan para supir angkutan umum akibat pelaksanaan program sistem satu arah yang berdampak pada penurunan jumlah penumpang hingga 70%.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa Implementasi Program Sistem Satu Arah pada Kawasan Sukajadi belum optimal karena hal ini terlihat dari 3 prinsip yang ada, terdapat dimensi-dimensi yang belum terpenuhi yaitu profesionalisme birokrat dan kesadaran masyarakat atas program. Pertama, indikator kualitas SDM program masih belum berjalan dengan baik dan belum mencapai tujuan. Tidak tercapainya indikator tersebut dikarenakan pada proses pelaksanaan program di lapangan. Pada pelaksanaan ujicoba di lapangan yang dilakukan tidak dilakukan sesuai jangka waktu yang direncanakan dan petugas yang diturunkan lalai dalam melaksanakan tugasnya. Kurangnya pemberian marka dan rambu lalu lintas serta penempatan petugas yang tidak tepat disetiap titik-titik jalur yang dirubah mengakibatkan banyaknya masyarakat yang salah arah. Kedua, kesadaran masyarakat dan respon masyarakat atas program tidak sesuai dengan yang diharapkan. Sebagian masyarakat masih belum terbiasa dengan perubahan atas implementasi program sistem satu arah dan hanya sebagian masyarakat yang sadar atas dampak positif dari penerapan program ini yang dirasa

membantu untuk mengurangi kemacetan yang sebelumnya sangat tinggi. Hal tersebut dikarenakan dibutuhkan waktu dan biaya lebih untuk menempuh jalur Kawasan Sukajadi. Terutama bagi para supir angkutan umum yang sangat mempengaruhi adanya perubahan trayek angkot yang mengakibatkan penurunan pendapatan hingga 70%.

DAFTAR PUSTAKA

- Anderson, J. E. (1979). *Public Policy-Making (Second Edition ed.)*. New York: Rinehart, Winston.
- Creswell, J. W. (2016). *Research Design: Pendekatan, Metode Kualitatif, Kuantitatif, dan Campuran*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Homburger, S. W. (1980). *Fundamental Of Traffic Engineering*. USA: University of California, Berkeley.
- Hoogerwerf. (1983). *Ilmu Pemerintahan*. Jakarta: Erlangga.
- Moelong, J. L. (2014). *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja
- Rosdakarya. Nugroho, R. (2014). *Public Policy Theory, Manajemen, Dinamika, Analisis Konvergensi, dan Kimia Kebijakan*. Jakarta: PT. Elex Komputindo.
- Pamudji, S. (1989). *Ekologi Administrasi Negara*. Jakarta: Bina Aksara.
- Pujiono, A. (2014). *Manajemen Lalu Lintas oleh Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Surakarta dalam Menangani Kemacetan Lalu Lintas Kota Surakarta*.
- Siswanto, T. (2019). *Implementasi Kebijakan Penanggulangan Kemacetan di Kota Bandung (Studi Kasus di Dinas Perhubungan Kota Bandung)*.
- Sugiyono. (2014). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: CV Alfabeta.
- Tachjan. (2006). *Implementasi Kebijakan Publik*. Bandung: AIPI Bandung.
- Thoha, M. (2010). *Ilmu Administrasi Publik Kontemporer*. Jakarta: Kencana.
- Winarno, B. (2012). *Kebijakan Publik (Teori, Praktek, dan Studi Kasus)*. Jakarta: CAPS.
- Winter, S. C. (2006). *Implementation, Handbook of Public Policy*. London: SAGE.