IMPLEMENTASI PERATURAN WALIKOTA BOGOR NOMOR 13 TAHUN 2016 DI KAWASAN SEPUTAR KEBUN RAYA BOGOR

SKRIPSI

Untuk memperoleh gelar Sarjana Sosial

Program Studi Ilmu Politik S1

Oleh:

Chinoo Wanaputra Pamungkas

NIM. 3312415001

JURUSAN POLITIK DAN KEWARGANEGARAAN

FAKULTAS ILMU SOSIAL

UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

2019

PERSETUJUAN PEMBIMBING

Skripsi ini telah disetujui oleh Pembimbing untuk diajukan ke Sidang Panitia Ujian Skripsi Fakultas Ilmu Sosial Unnes pada:

Hari : Jum'at

Tanggal : 13 September 2019

Pembimbing Skripsi I

Andi Suhardiyanto, S.Pd., M.Si.

NIP. 19761011 200604 1 002

Mengetahui:

Sekretaris Jurusan Politik dan Kewarganegaraan

Andi Suhardiyanto, S.Pd., M.Si.

NIP. 19761011 200604 1 002

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

PENGESAHAN KELULUSAN

Skripsi ini telah dipertahankan di depan Sidang Panitia Ujian Skripsi Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Semarang pada:

Hari : Rabu

Tanggal : 25 September 2019

Penguji I

Dr. Sos. Puji Lestari, S.Pd., M.Si

NIP. 197707152001122008

Penguji II

Moh. Aris Munandar, S.Sos.,MM

NIP. 197207242000031001

Penguji III

Andi Suhardiyanto, S.Pd.,M.Si

NIP. 197610112006041002

Mengetahui:

Dekan,

Dr. Moh. Solehatul Mustofa, M.A.

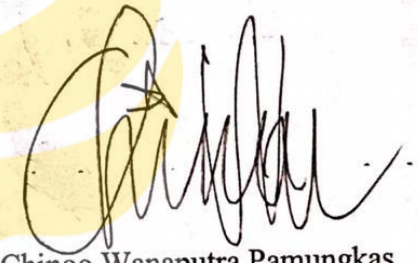
NIP. 196308021988031001

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

PERNYATAAN

Saya menyatakan bahwa yang tertulis di dalam skripsi ini benar-benar hasil karya saya sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat di dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah.

Semarang, 10 September 2019



Chinoo Wanaputra Pamungkas

3312415001

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

MOTTO

- Semangat yang baik adalah ketika kita mengetahui pahitnya menunaikan tugas akhir ini, dan dengan niat yang baik, pasti Allah akan menolong hamba-Nya.

PERSEMBAHAN

Dengan mengucap syukur kepada Allah SWT, skripsi ini saya persembahkan untuk:

1. Kedua Orang Tua, Bapak Lilik Yuliarso dan Ibu Helia Yuliartin yang memberikan semangat, doa, dan motivasi yang tidak ada hentinya untuk menyelesaikan tugas akhir.
2. Teman-teman seperjuangan Ilmu Politik 2015 yang telah menjadi penyemangat bagi saya.
3. Almamater Universitas Negeri Semarang.

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

SARI

Pamungkas, Chinoo Wanaputra. 2019. *Implementasi Peraturan walikota Bogor Nomor 13 Tahun 2016 Di Kawasan Seputar Kebun Raya Bogor.* Skripsi. Program Studi Ilmu Politik. Jurusan Politik dan Kewarganegaraan. Fakultas Ilmu Sosial. Universitas Negeri Semarang. Dosen pembimbing Andi Suhardiyanto S.Pd., M.Si. 117 halaman

Kata Kunci: Implementasi, Peraturan Walikota, Sistem Satu Arah.

Peraturan dilaksanakan dengan tujuan untuk mengoptimalkan penggunaan jaringan jalan guna meningkatkan keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas. Jalan utama yang diberlakukan sistem satu arah adalah Jalan Otto Iskandardinata, Jalan Ir. H. Djuanda, dan Jalan Jalak Harupat. Rumusan penelitian ini adalah: (1) Bagaimana implementasi peraturan Walikota Kota Bogor nomor 13 tahun 2016 tentang manajemen dan rekayasa lalu lintas di kawasan seputar Kebun Raya Bogor. (2) Faktor penghambat apa saja yang dihadapi Pemerintah Kota Bogor dan upaya yang dilakukan Pemerintah Kota Bogor.

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah kualitatif. Jenis data yang digunakan adalah data primer dan data sekunder. Teknik pengumpulan data menggunakan teknik observasi, wawancara, dan dokumentasi. Penelitian ini menggunakan analisis kualitatif yang meliputi teknik reduksi data, penyajian data, dan kesimpulan data.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa: (1) implementasi Peraturan Walikota Bogor Nomor 13 Tahun 2016 Di Kawasan Seputar Kebun Raya Bogor membahas Sistem Satu Arah. (2) berdasarkan perspektif Edwards, yaitu: a) komunikasi, dilakukan dengan rapat koordinasi Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan sosialisasi. b) sumberdaya, sumber daya manusia cukup baik tetapi memiliki keterbatasan pada sumber daya keuangan. Terutama dalam melebarkan Jembatan Otista yang memakan biaya tidak sedikit. c) disposisi, pelaksana melaksanakan tugas sesuai dengan arahan Perwali dan pimpinan. d) struktur Birokrasi, menekankan perlu adanya SOP sehingga berjalan dengan efisien. (3) faktor penghambat dalam mengoptimalkan implentasi yaitu: a) pudarnya Marka Jalan. b) aktivitas parkir di badan jalan. c) aktivitas parkir pada kawasan kemacetan. d) masih rendahnya disiplon pengguna jalan. e) polusi udara dan polusi suara. (4) upaya yang dilakukan pemerintah Kota Bogor adalah: a) meningkatkan kemampuan SDM dalam bidang teknis lalu lintas angkutan jalan. b) optimalisasi program. c) meningkatkan ketersedian sarana dan prasarana. d) meningkatkan kesadaran masyarakat. e) komitmen penegakan hukum.

Saran yang diajukan peneliti adalah: perlu adanya penambahan anggaran dari Pemerintah kota Bogor untuk menekan tingkat kemacetan di kawasan Kebun Raya Bogor, terutama di Jemabatan Otista. Perlu adanya lahan parkir mobil, motor, dan bus untuk wisatawan yang ingin berkunjung ke Istana Kota Bogor ataupun tempat wisata seputar kawasan Kebun Raya Bogor.

ABSTRACT

Pamungkas, Chinoo Wanaputra. 2019. *Implementation of Bogor mayor's Regulation Number 13 Year 2016 in the Regions Around the Bogor Botanical Gardens*. Essay. Political Science Study Program. Department of Politics and Citizenship. Faculty of Social Science. Semarang State University. Supervisor Andi Suhardiyanto S.Pd., M.Sc. 117 page

Keywords: Implementation, Mayor Regulations, One-Way System.

Regulations are implemented with the aim of optimizing the use of the road network to improve safety, in order and smooth traffic. The main road used by the one-way system is Otto Iskandardinata street, Ir. H. Djuanda street, and Jalak Harupat street and Padjadjaran street. The formulation of this research are: (1) How is the implementation of Bogor City Mayor number 13 of 2016 concerning traffic management and engineering in the area around the Bogor Botanical Gardens. (2) What are the inhibiting factors faced by the Bogor City Government and the efforts made by the Bogor City Government to handle the issues.

The research method used in this study is qualitative. The type of data used is primary data and secondary data. Data collection techniques using observation, interviews, and documentation. This study uses qualitative analysis which includes data reduction techniques, data presentation, and data conclusions.

The results of this study indicate that: (1) the implementation of Bogor Mayor Regulation Number 13 Year 2016 in the Area Around Bogor Botanical Gardens discusses the One-Way System. (2) based on Edwards perspective, namely: a) communication, carried out with a coordination meeting of the Road Traffic and Transport Forum and outreach. b) resources, human resources are quite good but have limitations on financial resources. Especially in widening the Otista Bridge which costs a lot. c) disposition, the executor carries out the task in accordance with the direction of the Trustee and the leadership. d) Bureaucratic structure, emphasizing the need for SOP so that it runs efficiently. (3) inhibiting factors in optimizing the implementation, namely: a) the fading of Road Markings. b) parking activity on the road body. c) parking activities in the jam area. d) the low discipline of road users. e) air pollution and noise pollution. (4) the efforts made by the Bogor City government are: a) to improve the capacity of human resources in the technical field of road transport traffic. b) program optimization. c) increase the availability of facilities and infrastructure. d) increase public awareness. e) commitment to law enforcement.

Suggestions proposed by researchers are: it is necessary to increase the yearly budget allocation of the Bogor City Government to reduce the level of congestion in the Bogor Botanical Gardens, especially in Otista Bridge. There is a need for a wider car, motorcycle and bus parking area to accommodate tourists who want to visit the Bogor City Palace or tourist attractions around the Bogor Botanical Gardens.

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

PRAKATA

Puji dan syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT yang telah memberika rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas akhir ini yang berjudul "*Implementasi Peraturan Walikota Bogor Nomor 13 Tahun 2016 di Kawasan Seputar Kebun Raya Bogor*". Penyelesaian tugas akhir ini dimaksud untuk melengkapi persyaratan memperoleh gelar Sarjana Ilmu Sosial pada Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Semarang (UNNES). Terima kasih kepada kedua orang tua saya, dosen pembimbing saya, dan teman seperjuangan saya, yang telah memberikan semangat dan motivasi. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada:

1. Prof. Dr. Fatkhur Rokhman, M.Hum., Rektor Universitas Negeri Semarang.
2. Dr. Moh. Solehatul Mustofa, M.A., Dekan Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Semarang.
3. Drs. Tijan, M.Si, Ketua Jurusan Politik dan Kewarganegaraan Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Semarang.
4. Andi Suhardiyanto S.Pd., M.Si., Dosen Pembimbing yang telah membimbing dan mengarahkan dalam penyusunan skripsi ini.
5. Bapak Ir. Lilik Yuliarso. Ayahanda saya, terima kasih atas semua dukungan, do'a yang diberikan kepada saya hingga saat ini.
6. Ibu Ir. Helia Yuliartin. Ibunda saya, terima kasih atas semua dukungan, do'a yang diberikan kepada saya hingga saat ini.
7. Dosen Politik dan Kewarganegaraan dan seluruh staf serta karyawan Jurusan Politik dan Kewarganegaraan.

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

8. Bapak Dr. Bima Arya Sugiarto Walikota Kota Bogor, narasumber yang telah memberika kesempatan dan memberikan data juga informasi terkait penelitian ini.
9. Bapak toto Sugiarto, S.H., M.Si., Tenaga Ahli Walikota Kota Bogor Bidang Strategi Ketahanan Daerah, yang telah memberikan akses dan kemudahan untuk bertemu dengan bapak Walikota Bogor.
10. Bapak Asep Faiszal Rahman, S.Sos. Kepala Seksi Manajemen dan lalu lintas, yang telah memberikan data dan informasi terkait penelitian ini.
11. Bapak Fredi Kurniawan, S.Si.T.M.A., Kepala Seksi Rekayasa Lalu Lintas, yang telah memberikan data dan informasi terkait penelitian ini.
12. Bapak Empar Suparta, SE. Kepala Seksi Pengendalian dan Ketertiban, yang telah memberikan data dan informasi terkait penelitian ini.
13. Tofan Dwi Kartiko, Mahasiswa Universitas Bina Nusantara, yang telah membantu saya terkait penelitian ini.
14. Wahid Mustofa, Mahasiswa Universitas Negeri Semarang, yang telah membantu saya terkait penelitian ini.
15. Anis Sofinah, Mahasiswi Universitas Negeri Semarang, yang telah membantu memberikan semangat dalam proses pengerjaan skripsi ini.
16. Teman-teman seperjuangan Ilmu Politik 2015.

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

Semarang, 10 September 2019

Penulis

DAFTAR ISI

PERSETUJUAN PEMBIMBING ii
PENGESAHAN KELULUSAN iii
PERNYATAAN iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN v
SARI……...
vi ABSTRACT vii
PRAKATA ……viii
DAFTAR ISI x
DAFTAR BAGAN xiii
DAFTAR GAMBAR xiv
DAFTAR LAMPIRAN xv
BAB I PENDAHULUAN 1
1.1 Latar Belakang 1
1.2 Rumusan Masalah 8
1.2 Tujuan Penelitian 8
1.3 Manfaat Penelitan 9
1.3.1 Manfaat Teoretis 9
1.3.2 Manfaat Praktis: 9
1.4 Batasan Istilah 10
1.4.1 Implementasi 10
1.4.2 Peraturan Walikota 10
1.4.3 Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas 12
BAB II DAFTAR PUSTAKA 13
2.1 Deskripsi Teoritis 13
2.1.1 Kebijakan Publik 13
2.1.2 Jenis Kebijakan Publik 15
2.1.3 Implementasi 17
2.1.5 Model Implementasi Kebijakan George C. Edwards III 20
2.1.6 Manajemen Lalu Lintas 26
2.1.7 Rekayasa Lalu Lintas 28
2.1.8 Kawasan Seputar Kebun Raya Bogor 28

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

2.2 Penelitian Yang Relevan 29
2.3 Kerangka Berpikir 32
BAB III METODOLOGI PENELITIAN 35
3.1 Latar Penelitian 35
3.3 Sumber Data 37
3.4 Alat dan Teknik Pengumpulan Data 38
3.5 Uji Validitas Data 40
3.6 Teknik Analisis Data 42
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN 46
4.1 Gambaran Umum 46
4.1.1 Gambaran Umum Kawasan Seputar Kebun Raya Bogor 46
4.1.2 Gambaran Umum Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan 47
4.2 Hasil Penelitian 48
4.2.1 Implementasi Peraturan Walikota Bogor Nomor 13 Tahun 2016 di Kawasan Seputar Kebun Raya Bogor 48
4.2.2 Faktor Penghambat dan Upaya Pemerintah Kota Bogor Dalam Implementasi Peraturan Walikota Kota Bogor Nomor 13 Tahun 2016 Di Kawasan Seputar Kebun Raya Bogor 59
4.3 Pembahasan 64
4.3.1 Implementasi Peraturan Walikota Bogor Nomor 13 Tahun 2016 di Kawasan Seputar Kebun Raya Bogor 64
4.3.2 Faktor Penghambat dan Upaya Pemerintah Kota Bogor di Kawasan Seputar Kebun Raya Bogor 70
BAB V KESIMPULAN 73
5.1 Kesimpulan 73
5.2 Saran 75
DAFTAR PUSTAKA 76

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Jumlah Kendaraan Bermotor Umum Dan Bukan Umum 3
Tabel 1.2 Kondisi Masing-Masing Jalan di Kawasan SSA 4

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

DAFTAR BAGAN

Bagan 2.1 Approach to Implemetation Problems 21
Bagan 2.2 Skema Kerangka Berpikir 34
Bagan 3.1 Triangulasi “Sumber” pengumpulan data 41
Bagan 3.2. Komponen dalam analisis data 43

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

DAFTAR GAMBAR

Gambar: 1.1. Lokasi Jalan Sistem Satu Arah..... 7
Gambar 4.1 Jalan Sistem Satu Arah..... 51
Gambar 4.2 *Car Free Day* Kota Bogor..... 54
Gambar 4.3 Sistem Satu Arah di Jembatan Otista..... 62

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Surat Keputusan Dosen Pembimbing 79
Lampiran 2 Surat Izin Penelitian 80
Lampiran 3 Pedoman Wawancara 84
Lampiran 4 Peraturan Walikota Bogor Nomor 13 Tahun 2016 Di Kawasan Seputar Kebun Raya Bogor 90
Lampiran 5 Foto Bersama Walikota Kota Bogor 101

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dalam perkembangan suatu kota, sistem transportasi sebagai penyusunnya ikut berkembang. Dengan berkembangnya sistem transportasi maka pengadaan fasilitas penunjang dan pelengkap serta kualitas jalan menjadi sangat penting. Untuk itu, keberadaan sarana dan prasarana serta fasilitas penunjang lainnya harus memiliki ukuran dan standar baik secara kualitas dan kuantitas yang aman, lancar, nyaman, serta terjamin. Suatu transportasi dikatakan baik, apabila pertama, waktu perjalanan cukup cepat, tidak mengalami kemacetan. Kedua, frekuensi pelayanan cukup. Ketiga, aman (bebas dari kemungkinan kecelakaan) dan kondisi pelayanan yang nyaman (Sinulingga, 1999:148). Untuk mencapai kondisi yang ideal seperti ini, sangat ditentukan oleh berbagai faktor yang menjadi komponen transportasi ini yaitu, kondisi prasarana (jalan) serta sistem jaringan dan kondisi sarana (kendaraan).

Sebagai sebuah kota yang sedang berkembang, kondisi geografis Kota Bogor terletak di antara 106°43’30”BT - 106°51’00”BT dan 30’30”LS – 6°41’00”LS serta mempunyai ketinggian rata-rata minimal 190 meter, maksimal 350 meter dengan jarak dari ibu kota kurang lebih 60 km. Di kota ini masih terdapat lokasi wisata, sekaligus lokasi sejarah, dan juga tempat tinggal sementara Presiden Republik Indonesia dan tamu negara, yaitu Istana Kota

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

Bogor. Istana Kota Bogor terletak pada kawasan Kebun Raya Bogor tepatnya didalam Kebun Raya Bogor.

Kawasan Kebun Raya Bogor terletak tepat ditengah Kota Bogor yang memiliki banyak persimpangan jalan kendaraan bermotor dan juga persimpangan jalan untuk orang-orang. Terdapat 11 titik konflik kendaraan belok kanan yang menjadi perpotongan arus lalu lintas antara pejalan kaki dengan kendaraan dan sebaliknya. Seperti Simpang Pangrango, Simpang Sempur, Simpang Denpom, Simpang Hotel Salak, Simpang Kapten Muslihat, Simpang Paledang, Simpang BTM, Simpang Jalan Roda, dan Simpang Jalan Bangka. Selain itu memiliki 7 titik perpotongan naik turun kendaraan atau menyeberang jalan yaitu Seberang Sekolah Regina Pacis, Seberang Jembatan Sempur, Seberang Balai kota, Seberang BTM, Seberang Museum Zoologi, dan Seberang Jalan Roda. Di Lingkar Kebun Raya Bogor terdapat setidaknya 2 mall besar yaitu BTM dan Botani Square sebagai pusat perbelanjaan dan sebanyak 1,2 juta perjalanan orang setiap hari memperparah kemacetan yang terjadi.

Kota Bogor merupakan kota yang berdekatan dengan Provinsi DKI Jakarta. Kota Bogor menjadi kota penghubung antara jalur utara – tengah – selatan – barat – timur. Kota Bogor memiliki tempat rekreasi terkenal, yang memiliki banyak villa dan tempat hiburan yang bernama Puncak. Ketika dari Jakarta menuju Puncak, harus melewati Kota Bogor jika tidak menggunakan akses Jalur Tol Lingkar Luar Bogor. Berdasarkan data yang terdapat di Kota Bogor Dalam Angka 2016-2018 yang merupakan publikasi tahunan yang

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

diterbitkan Badan Pusat Statistik Kota Bogor mengenai jumlah kendaraan bermotor umum dan bukan umum, lebih lengkap dijelaskan pada Tabel 1.1

Tabel 1.1 Jumlah Kendaraan Bermotor Umum Dan Bukan Umum

Jenis Kendaraan	Kendaraan Pertama Uji			Mutasi Masuk			Mutasi Keluar		
									2017
Box	178	126	0	21	35	0	24	36	0
Truck	209	69	0	26	34	0	16	21	0
Pick Up	699	380	432	70	80	93	79	117	124
Angkutan Kota	43	49	8	0	1	0	0	1	0
Angkutan Perkotaan	0	0	2	0	0	0	0	0	3
Bus	22	6	0	4	3	0	0	0	0
Tanki	0	0	1	0	0	1	1	0	0
Mikro Bus	0	0	28	0	0	7	5	3	8
Mini Bus	0	0	2	0	0	0	2	2	0
Latihan Stir	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Otobus	0	0	14	0	0	2	0	0	2
Truck Bak Terbuka	0	0	122	0	0	98	0	0	83
Tronton	0	0	49	0	0	0	0	0	1
Traktor Head	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kereta Gandengan	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kereta Tempelan	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Lainnya	0	2	0	0	0	0	0	0	0
									221

Sumber: Kota Bogor Dalam Angka 2014, 2016, dan 2017

Berdasarkan tabel 1.1 bisa diketahui, jumlah kendaraan mutasi masuk di Kota Bogor tahun 2014 sampai 2017 mengalami kenaikan, yakni dari 121 pada tahun 2014 menjadi 201 pada tahun 2017. Mutasi keluar dari Kota Bogor tahun 2014 sampai 2017 juga mengalami kenaikan, yakni dari 127 pada tahun 2014 menjadi 221 pada tahun 2017. Kondisi prasarana jalan yang ada di kawasan seputar Kebun Raya Bogor, dijelaskan pada Tabel 1.2

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

Tabel 1.2 Kondisi Masing-Masing Jalan di Kawasan SSA

				Jl. Pajajaran	Jl. Jalak Harupat	Jl. Juanda	Jl. Otto Iskandardinata
	Status Jalan						Provinsi
	Fungsi Jalan			Arteri Sekunder	Kolektor Primer	Kolektor Primer	Kolektor Primer
	Panjang Jalan						0,8 Km
	Lajur Jalan						3
	Arah Jalan						1
	Lebar Jalan	Jalur Lalu Lintas					9 m
							Sedang
8	Trotoar	Lebar	Ki	3 m	1,2 m	1,5 m	1,5 m
			Ka	3 m	1,3 m	1,5 m	1,5 m
		Jenis	Ki	Bt+Ub	Bt+Ub	Bt+Ub	Bt+Ub
			Ka	Bt+Ub	Bt+Ub	Bt+Ub	Bt+Ub
		Kondisi	Ki	Sedang	Sedang	Baik	Buruk
			Ka	Sedang	Sedang	Baik	Buruk
9	Saluran	Lebar	Ki	1 m	1 m	0,5 m	-
			Ka	1 m	1 m	0,5 m	1 m
		jenis	Ki	Tb	Tb	Tt	Tt
			Ka	Tb	Tb	Tt	Tt
		Kondisi	Ki	Buruk	Sedang	Sedang	Buruk
			Ka	Sedang	Sedang	Sedang	Sedang

*Keterangan: Ki: Kiri, Ka: Kanan, Bt+Ub: Beton+Ubin, Tb: Terbuka, Tt: Tertutup
Sumber: Dinas Marga 2007

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

Berdasarkan tabel 1.1, dalam studi ini ditekankan bahwa Jalan Lingkar Kebun Raya Bogor merupakan jalan utama yang tersusun atas jalan arteri sekunder dan kolektor primer. Jalan Pajajaran, Jalan Jalak Harupat, Jalan Otto Iskandardinata, dan Jalan Pajajaran sebagai jalan utama memiliki peranan penting di Kota Bogor, yaitu menjadi akses yang pasti ditempuh oleh

pengendara ketika melalui Kota Bogor. Tercatat hingga Juni 2017 kemarin, kendaraan di Kota Bogor mencapai 473.587 unit. Jumlah itu naik dari tahun sebelumnya yang mencapai 434.044 unit kendaraan. Sebanyak 473.587 unit kendaraan termasuk dalam kendaraan yang dicatat dalam Tabel 1.1 sudah pasti melewati Jalan seputar kawasan Kebun Raya Bogor, kecuali truk muatan berat.

Sebagai catatan kondisi jalan seputar Kebun Raya Bogor pada tahun 2009, terdapat pertigaan jalan yang jumlahnya sebanyak 19 pertigaan, terdiri dari 6 pertigaan besar (mayor) dan 14 pertigaan kecil (minor). Enam pertigaan mayor terdiri dari pertigaan yang ada di Tugu Kujang, Plaza Pangrango, Polisi Militer, Bank Mandiri, Bogor Trade Mall, dan Plaza Bogor. Pertigaan minor adalah pertigaan pada Jalan Rumah Sakit I, Rumah Sakit II, Malabar I, Malabar II, Pangrango, Salak, Lapangan Sempur, Gedung Sawah, Kantor Batu, Paledang, Lawang, Sketeng, Kenteng, dan Bangka. Untuk mengatasi masalah-masalah yang timbul dari permasalahan transportasi perkotaan yang ada, dibutuhkan suatu kebijakan-kebijakan yang mampu mengontrol lalu lintas. Kemudian keluar Peraturan Walikota Kota Bogor Nomor 13 Tahun 2016 Tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Kawasan Seputar Kebun Raya Bogor.

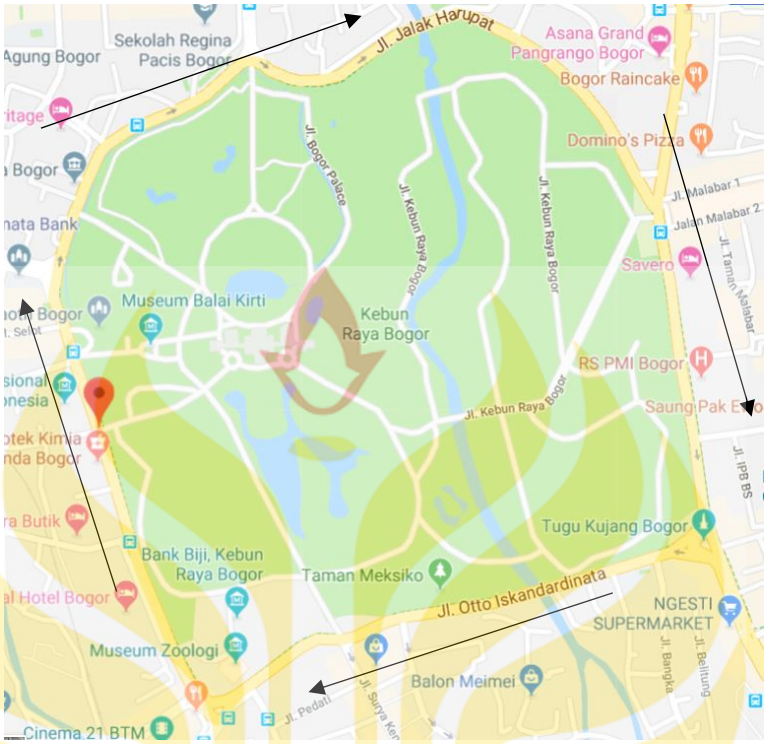
Peraturan dilaksanakan dengan tujuan untuk mengomptimalkan penggunaan jaringan jalan guna meningkatkan keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas di jalan dengan ruang lingkup seluruh jaringan jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten/kota dan jalan desa yang terintergrasi, dengan mengutamakan hirarki jalan yang lebih tinggi. Salah satu implementasi

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

Peraturan Walikota Bogor berupa penerapan jalan satu arah yang diterapkan pada pusat kota. Adanya pemusatan kegiatan perekonomian dan pusat kegiatan manusia seperti adanya pusat pertokoan, pasar, perkantoran, rumah sakit, sekolah, dan fasilitas umum lainnya di pusat kota mengakibatkan meningkatnya arus lalu lintas yang menimbulkan banyak titik titik konflik antar kendaraan dengan kendaraan lain maupun pejalan kaki yang mendorong dilakukannya jalan satu arah. Diharapkan jalan satu arah mampu memberikan titik terang dalam pemecahan permasalahan lalu lintas di Kota Bogor.

Jalan utama yang diberlakukan jalan satu arah adalah Jalan Otto Iskandardinata dari Simpang Tugu Kujang menuju Simpang Museum Zoologi, Jalan Ir. H. Djuanda dari Simpang Museum Zoologi menuju Simpang Detasemen Polisi Militer III/I Siliwangi, dan Jalan Jalak Harupat dari Simpang Detasemen Polisi Militer III/I Siliwangi menuju Simpang Rumah Dinas Walikota Bogor. Kondisi jalan yang menjadi fokus sistem satu arah ini merupakan jalan yang strategis atau jantung dari Kota Bogor seperti Jalan Ir. H. Juanda terdapat perhotelan dan pusat perbelanjaan, Jalan Jalak Harupat terdapat pusat pemerintahan Kota Bogor dan Lapangan Sempur, Jalan Raya Pajajaran terdapat pusat perbelanjaan sekaligus jalan menuju pintu keluar bogor, serta Jalan Otto Iskandardinata sebagai pintu masuk Kota Bogor dan terdapat Tugu Kujang. Lebih jelas seperti pada gambar 1.

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG



Sumber: Google Maps
Gambar: 1.1. Lokasi Jalan Sistem Satu Arah

Jalan satu arah menjadi salah satu metode penambahan arus lalu lintas dan pengurangan kemacetan. Untuk itu perlu adanya standar ketentuan yang dijadikan acuan untuk pelaksanaan penerapan jalan satu arah. Penelitian ini menggunakan model *George C. Edwards III* mengemukakan bahwa didalam pendekatan studi implementasi kebijakan pertanyaan abstraknya dimulai dari bagaimana pra kondisi untuk suksesnya kebijakan publik dan kedua adalah apa hambatan utama dari kesuksesan kebijakan publik.

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

Berdasarkan paparan tentang kondisi di Kota Bogor dapat memberikan sedikit gambaran apa saja yang perlu dikaji dan ditelaah lebih lanjut. Dari hal itu maka penulis perlu untuk mengetahui lebih lanjut tentang bagaimana implementasi peraturan Walikota Kota Bogor Nomor 13 Tahun

2016 dengan mengadakan penelitian dengan judul "**Implementasi Peraturan Walikota Kota Bogor Nomor 13 Tahun 2016 Di Kawasan Seputar Kebun Raya Bogor**".

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang permasalah, maka dapat ditarik rumusan permasalahan sebagai berikut.

1. Bagaimana implementasi peraturan Walikota Kota Bogor nomor 13 tahun 2016 di kawasan seputar Kebun Raya Bogor?
2. Faktor penghambat apa saja yang dihadapi Pemerintah Kota Bogor dalam implementasi peraturan Walikota Kota Bogor nomor 13 tahun 2016 di kawasan seputar Kebun Raya Bogor dan upaya yang dilakukan Pemerintah Kota Bogor?

1.2 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas maka tujuan yang ingin dicapai oleh penulis adalah sebagai berikut.

1. Untuk mengetahui bagaimana Implementasi Peraturan Walikota Bogor Nomor 13 Tahun 2016 di kawasan seputar Kebun Raya Bogor.
2. Untuk mengetahui faktor dalam implementasi peraturan Walikota Kota Bogor nomor 13 tahun 20 di kawasan seputar Kebun Raya Bogor dan upaya yang dilakukan Pemerintah Kota Bogor.

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

1.3 Manfaat Penelitan

1.3.1 Manfaat Teoretis

Secara teoritis penelitian ini bermanfaat bagi kemajuan keilmuan dan pengetahuan karena akan memperkaya dunia ilmu pengetahuan dalam akademis khususnya Ilmu Politik, terutama yang terkait dengan implementasi kebijakan pemerintah. Penelitian ini diharapkan mampu memberikan penjelasan terkait implementasi Peraturan Walikota Kota Bogor Nomor 13 Tahun 2011 Di Kawasan Seputar Kebun Raya Bogor.

1.3.2 Manfaat Praktis:

1. Pemerintah

   Hasil penelitian ini dapat menjadi bahan masukan dan evaluasi kepada Pemerintah Kota Bogor dalam mensukseskan manajemen dan rekayasa lalu linta di kawasan seputar Kebun Raya Bogor. Sehingga pelaksanaan kebijakan dapat berjalan dengan baik

2. Universitas

   Hasil penelitian ini mampu menjadi bahan kajian bagi mahasiswa Ilmu Politik Universitas Negeri Semarang tentang bagaimana kebijakan tersebut diimplementasikan dan dapat digunakan sebagai bahan penelitian lebih lanjut.

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

1.4 Batasan Istilah

1.4.1 Implementasi

Implementasi dapat dipandang sebagai suatu proses melaksanakan keputusan kebijaksanaan, biasanya dalam bentuk undang-undang, Peraturan Pemerintah, Keputusan Peradilan, Perintah Eksekutif atau Instruksi Presiden (Wahab, 1997:50). Fungsi implementasi adalah membentuk suatu upaya yang memungkinkan tujuan-tujuan atau sasaran kebijakan publik dapat direalisasikan sebagai "*outcome"* atau hasil dari kegiatan pemerintahan (Suwitri, 2008:80). Implementasi kebijakan merupakan tahapan pelaksanaan keputusan diantara pembentukan sebuah kebijakan, seperti pasal-pasal sebuah undang-undang legislatif, keluarnya sebuah peraturan eksekutif, dan keluarnya keputusan pengadilan. Atau keluarnya standar peraturan dan konsekuensi dari kebijakan bagi masyarakat yang mempengaruhi beberapa aspek kehidupannya. Implementasi kebijakan yang dimaksud dalam penelitian ini adalah implementasi Peraturan Walikota Bogor Nomor 13 Tahun 2016 Di Kawasan Seputar Kebun Raya Bogor

1.4.2 Peraturan Walikota

Dalam sebuah negara, sebuah aturan dan konstitusi harus ditetapkan agar roda pemerintahan dapat berjalan. Dalam Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 diatur tentang tata urutas perundang-undangan di Indonesia. Tata urutan perundang-undangan menurut UU Nomor 12 Tahun 2011 yang berikutnya adalah undang-undang/peraturan pemerintah pengganti undang-undang, peraturan pemerintah, peraturan presiden, peraturan daerah

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

provinsi serta peraturan daerah kabupaten/lota di tingkat regional. Pasal 8 ayat (1) UU 12/2011 berbunyi: "Jenis Peraturan Perundang-undangan selain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (1) mencakup peraturan yang ditetapkan oleh Majelis Permusyawaratan Rakyat, Dewan Perwakilan Rakyat, Mahkamah Agung, Mahkamah Konstitusi, Badan Pemeriksa Keuangan, Komisi Yudisial, Bank Indonesia, Menteri, badan, lembaga, atau komisi yang setingkat yang dibentuk dengan Undang-Undang atau Pemerintah atas perintah Undang-Undang, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Provinsi, Gubernur, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kabupaten/Kota, Bupati/Walikota, Kepala Desa atau yang setingkat."

Peraturan walikota termasuk dalam jenis peraturan perundang-undangan yang dimaksud dalam Pasal 7 ayat (1) UU 12/2011, namun ditetapkan oleh Walikota. Peraturan Walikota diakui keberadaannya berdasarkan, Pasal 8 ayat (2) UU 12/2011 berbunyi "Peraturan Perundang-Undangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diakui keberadaannya dan mempunyai kekuatan hukum mengikat sepanjang diperintahkan oleh Peraturan Perundang-undangan yang lebih tinggi atau dibentuk berdasarkan kewenangan."

Dalam pasal 86 ayat (2) UU 12/2011 "Peraturan Gubernur dan Bupati/Walikota diundangkan dalam Berita Daerah." Peraturan Walikota adalah peraturan yang diundangkan dalam Berita Daerah. Dapat disimpulkan bahwa Peraturan Walikota adalah jenis peraturan perundang-undangan yang ditetapkan oleh Walikota. Peraturan Walikota yang dimaksud ialah Peraturan

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

Walikota Bogor Nomor 13 Tahun 2016 Di Kawasan Seputar Kebun Raya Bogor.

1.4.3 Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas

Pasal 1 dalam Peraturan Walikota Bogor Nomor 13 Tahun 2016 disebutkan bahwa, manajemen dan rekayasa lalu lintas adalah serangkaian pelaksanaan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengaturan, perekayasaan, pengawasan, dan pengendalian untuk mengoptimalkan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas dalam rangka menjamin keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas.

Manajemen dan rekayasa lalu lintas yang dimaksud ialah kawasan seputar Kebun Raya Bogor dalam rangka mengatasi kemacetan dan hiruk pikuk Kota Bogor. Bagaimana suksesinya manajemen dan rekayasa lalu lintas ini.

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

BAB II
TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Deskripsi Teoritis

2.1.1 Kebijakan Publik

James E. Anderson mendefinisikan kebijakan sebagai perilaku dari sejumlah aktor (pejabat, kelompok, instansi pemerintah) atau serangkaian aktor dalam suatu bidang kegiatan tertentu. Pembicaraan tentang kebijakan tidak lepas dari kaitan kepentingan antar kelompok, baik di tingkat pemerintahan maupun masyarakat secara umum (Anderson, 1979:2-3). Freeman (dalam Ramdhani&Ramdhani, 2017:3) kebijakan publik merupakan suatu ilmu terapan. Kebijakan publik adalah keputusan suatu sistem politik untuk/dalam/guna mengelola suatu asalah atau memenuhi suatu kepentingan, di mana pelaksanaan keputusan tersebut membutuhkan dikerahkannya sumberdaya semua milik (semua warga) sistem politik tersebut (Wibawa, 2011:1).

Iskandar mendefinisikan kebijakan (dalam Ramdhani&Ramdhani, 2017:2) sebagai serangkaian rencana program, aktivitas, aksi, keputusan, sikap, untuk bertindak maupun tindak bertindak yang dilakukan oleh para pihak (aktor-aktor), sebagai tahapan untuk penyeselaian masalah yang dihadapi. Penetapan kebijakan merupakan suatu faktor penting bagi organisasi untuk mencapai tujuannya. *Koontz* dan *O'Donnel*, mendefinisikan kebijakan sebagai pernyataan umum dari pengertian yang memandu pikiran dalam pembuatan keputusan (Arifin, 2014: 21). Dye mendefinisikan

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

kebijakan publik adalah "*whatever governments choose to do or not to do*" (Dye, 1987:1). Maknanya Dye hendak menyatakan bahwa apapun kegiatan pemerintah baik yang eksplisit maupun implisit merupakan kebijakan (Dwiyanto, 2009:17).

Menurut Anderson (dalam Koryati, 2004:7) kebijakan publik merupakan pengembangan dari kebijakan yang dilakukan oleh institusi pemerintah dan aparaturnya. Dari pernyataan tersebut dapat dikatakan bahwa: (1) Tujuan pemerintah selalu mempunyai tujuan tertentu atau merupakan tindakan yang berorientasi pada tujuan; (2) kebijakan ialah berisi tindakan-tindakan atau pola-pola tindakan pejabat pemerintah; (3) kebijakan ialah apa yang benar-benar dilakukan pemerintah, jadi bukan merupakan apa yang baru menjadi maksud atau pernyataan pemerintah; (4) kebijakan pemerintah bersifat positif dalam arti merupakan keputusan pemerintah untuk melaksanakan sesuatu atau tidak melakukan sesuatu; (5) kebijakan pemerintah dalam arti yang positif yang didasarkan atau selalu dilandaskan pada peraturan perundang-undangan dan bersifat memaksa.

Adanya beberapa konsep kebijakan menunjukkan bahwa unsur tujuan, sasaran dan cara-cara bagaimana tujuan itu harus dicapai merupakan unsur pokok yang harus diterapkan oleh pejabat pemerintah dalam membuat kebijakan pemerintahan. Suatu keadaan yang diinginkan akan nampak pada tujuan kebijakan yang telah ditetapkan oleh pemerintah. Namun demikian penjabaran lebih lanjut yang semakin konkrit dan jelas amat diperlukan.

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

Berdasarkan pendapat pendapat tersebut, kebijakan dapat didefinisikan sebagai serangkaian kegiatan yang sadar, terarah, dan terukur yang dilakukan oleh pemerintah yang melibatkan para pihak berkepentingan dalam bidang-bidang tertentu yang mengarah pada tujuan tertentu. Sehingga untuk efektivitas kebijakan publik diperlukan kegiatan sosialisasi, pelaksanaan, dan pengawasan kebijakan. Seperti Pawali No. 13 Tahun 2016 tentang manajemen dan rekayasa lalu lintas di kawasan seputar Kebun Raya Bogor, kebijakan tersebut melibatkan pihak yang relevan dengan apa yang ada dilapangan. Seperti Dinas lalu lintas dan angkutan jalan Kota Bogor yang berwenang mengatur lalu lintas dan angkuta kota. Kebijakan yang dibuat oleh walikota haruslah terarah dan terukur demi tujuan yang akan dicapai.

Lebih lanjut perlu ditekankan bahwa sifat kebijakan publik dituangkan pada peraturan-peraturan perundangan yang bersifat memaksa (Ramdhani&Ramdhani, 2017:3). Dalam pandangan ini, dapat diasumsikan bahwa kebijakan publik merupakan kebijakan yang dibuat pemerintah yang berorientasi pada kesejahteraan masyarkaat, yang dapat diwujudkan berupa peraturan-peraturan, perungan-undangan, dan sebagainya. Kebijakan publik mempunya sifat mengikat dan harus dipatuhi oleh seluruh anggota masyarakat tanpa terkecuali.

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

2.1.2 Jenis Kebijakan Publik

James E. Anderson mengelompokkan jenis-jenis kebijakan publik sebagai berikut:

1. Substantive and Procedural Policies
    a. Substantive Policy, yaitu suatu kebijakan dilihat dari substansi masalah yang dihadapi oleh pemerintah
    b. Procedural Policies, yaitu suatu kebijakan dilihat dari pihak-pihak yang terlibat dalam perumusannya
2. Distributive, Redistributive, and Regulatory Policies
    a. Distributive Policy, yaitu suatu kebijakan yang mengatur tentang pemberian pelayanan atau keuntungan kepada individu-individu, kelompok-kelompok, atau perusahaan-perusahaan.
    b. Redistributive Policy, yaitu suatu kebijakan yang mengatur tentang pemindahan alokasi kekayaan, pemilikan, atau hak-hak.
    c. Regulatory Policy, yaitu suatu kebijakan yang mengatur tentang pembatasan atau pelarangan terhadap perbuatan atau tindakan
3. Material Policy, adalah suatu kebijakan yang mengatur tentang pengalokasian atau penyedian sumber-sumber material yang nyata bagi penerimanya.
4. Public Goods and Private Goods Policies
    a. Public Goods Policy, adalah suatu kebijakan yang mengatur tentang penyediaan barang-barang atau pelayanan-pelayanan oleh pemerintah, untuk kepentingan orang banyak

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

b. Private Goods Policy, adalah suatu kebijakan yang mengatur tentang penyediaan barang-barang atau pelanan oleh pihak swasta, untuk kepentingan individu-individu (perorangan) di pasar bebas, dengan imbalan biaya tertentu.

2.1.3 Implementasi

Grindle menyatakan (dalam Akib, 2010:2) bahwa implementasi merupakan proses umum tindakan administratif yang dapat diteliti pada tingkat program tertentu. Proses implementasi baru akan dimulai apabila tujuan dan sasaran telah ditetapkan, program kegiatan telat tersusun dan dana telah siap dan disalurkan untuk mencapai sasaran. Dunn (2000:56), memberikan argumennya tentang implementasi kebijakan sebagai berikut: *policy implementation is essentially a practical activity, as distinguished from policy formulation, which is essentilly theoretical*. Sehubungan dengan sifat praktis yang ada dalam proses implementasi kebijakan, maka hal yang wajar bahwa implementasi ini berkaitan dengan proses politik dan administrasi. Hal tersebut disebabkan karena terkait dengan tujuan diadakannya kebijakan (*policy goals*) dan jika dilihat dari konteks implementasi kebijakan, makan hal ini akan berkaitand dengan kekuasaan (*power*), kepentingan dan strategi para pelaku kebijakan, disamping karakteristik lembaga dan rezim serta izin pelaksanaan dan respon terhadap kebijakan.

Ripley dan Franklin berpendapat bahwa implementasi adalah apa yang terjadi setelah undang-undang ditetapkan yang memberikan otoritas program, kebijakan, keuntungan (benefit), atau suatu jenis keluaran yang

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

nyata (Winarno, 2012:148). Van Meter dan Van Horn membatasi implementasi kebijakan sebagai tindakan-tindakan yang dilakukan oleh individu individu (atau kelompok-kelompok) pemerintah maupun swasta yang diarahkan untuk mencapai tujuan-tujuan yang telah ditetapkan dalam keputusa-keputusan kebijakan sebelumnya (Winarno, 2012:149). Tindakan-tindakan ini mencakup usaha-usaha untuk mengubah keputusan menjadi tindakan operasional dalam kurun waktu tertentu maupun dalam rangka melanjutkan usaha-usaha untuk mencapai perubahan besar dan kecil yang ditetapkan oleh keputusan kebijakan. Implementasi mencakup tindakan-tindakan (tanpa tindakan-tindakan) oleh berbagai aktor, khusunya para birokrat, yang dimaksudkan untuk membuat program berjalan.

Implementasi mencakup banyak macam kegiatan. Pertama, badan-badan pelaksana yang ditugasi oleh undang-undang dengan tanggung jawab menjalankan program harus mendapatkan sumber-sumber yang dibutuhkan agar implementasi berjalan dengan lancar. Sumber-sumber ini meliputi personil, peralatan, lahan tanah, bahan-bahan mentah, dan diatas semuanya ialah uang. Kedua, bahan-bahan pelaksana mengembangkan bahasa anggaran dasar menjadi arahan-arahan konkret, regulasi, serta rencana-rencana dan desain program. Ketiga, badan-badan pelaksana harus mengorganisasikan kegiatan-kegiatan mereka dengan menciptakan unit-unit birokrasi dan rutinitas untuk mengatasi kerja. Akhirnya, badan-badan pelaksana memberikan keuntungan atau pembatasan kepada para pelanggan atau kelompok-kelompok target.

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

Alasan mengapa implementasi kebijakan diperlukan mengacu pada pandangan para pakar bahwa setiap kebijakan yang telah dibuat harus diimplementasikan (Akib, 2010:2). Abdul Wahab mengatakan bahwa implementasi kebijakan adalah: Pelaksanaan keputusan kebijakan dasar, biasanya dalam bentuk UndangUndang, namun dapat pula berbentuk perintah-perintah atau keputusankeputusan eksekutif yang penting atau keputusan badan peradilan lazimnya, keputusan tersebut mengidentifikasikan masalah yang di atasi, menyebutkan secara tegas tujuan/sasaran yang ingin dicapai, dan berbagai cara untuk menstruktur/mengatur proses implementasinya (Wahab, 1997:53).

Kebijakan yang telah direkomendasikan untuk dipilih oleh *policy makers* bukanlah jaminan bahwa kebijakan tersebut pasti berhasil dalam implementasinya. Ada banyak variabel yang mempengaruhi keberhasilan implementasi kebijakan baik yang bersifat individual maupun kelompok atau institusi. Implementasi dari suatu program melibatkan upaya-upaya *policy makers* untuk mempengaruhi perilaku birokrat pelaksana agar bersedia memberikan pelayanan dan mengatur perilaku kelompok sasaran.

Kategori faktor di luar kebijakan yang mempengaruhi proses implementasi antara lain ditunjukkan melalui: (1) kondisi sosial ekonomi dan teknologi; (2) dukungan publik; (3) Sikap dan sumber daya yang dimiliki kelompok; (4) dukungan publik; dan (6) komitmen dan kemampuan kepemimpinan pejabat pelaksana (Keban, 2007:16).

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

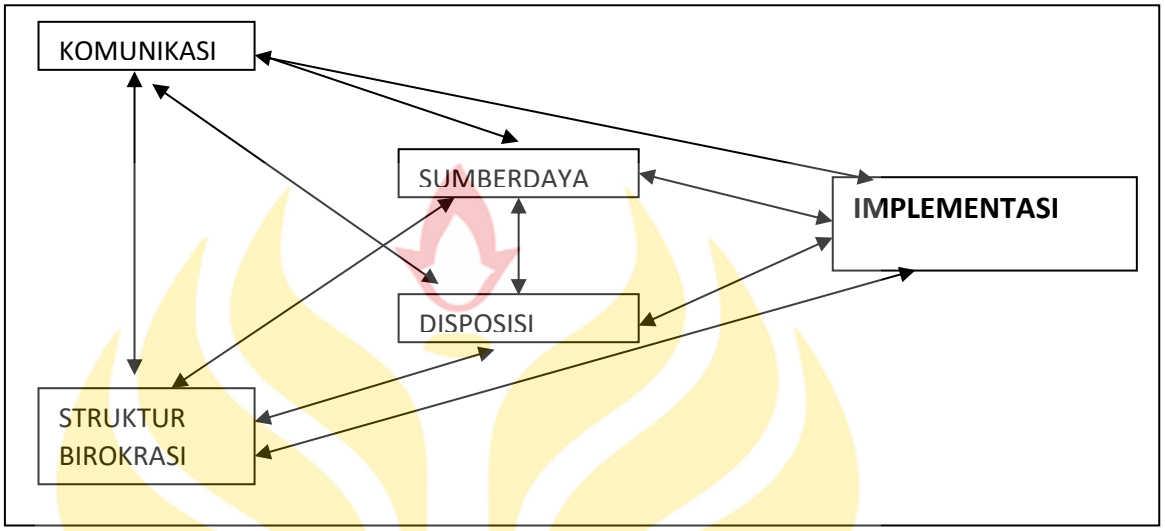
Ini berarti bahwa setelah suatu keputusan diambil, langkah selanjutnya adalah bagaimana keputusan itu diimplementasikan. Implementasi bersifat interaktif dari proses kegiatan yang mendahuluinya. Pengambilan kebijakan dengan implementasi memiliki keterkaitan satu sama lain. Para pakar dan pemerhati kebijakan yang lain juga mengemukakan urgensi implementasi kebijakan, sesuai dengan sudut pandang dan latar belakang pemikirannya. Namun, apapun perspektif dan latar belakang pemikirannya disepakati bahwa implementasi kebijakan merupakan salah satu dari dua sisi mata uang yang mengggelinding (Akib, 2010:5)

2.1.5 Model Implementasi Kebijakan George C. Edwards III

Mengemukakan: "*In our approuch to the study of policy implementation, we begin in the abstract and ask: what are the primary abstacles to succesfull policy implementation?"* mengatakan bahwa di dalam pendekatan studi implementasi kebijakan pertanyaan abstraknya dimulai dari bagaimana pra kondisi untuk suksesnya kebijakan publik dan kedua adalah apa hambatan utama dari kesuksesan kebijakan publik. Untuk menjawab Edwards III (1980:10) menawarkan dan mempertimbangkan empat faktor dalam mengimplementasikan kebijakan publik, yakni : *Communication, Resourches, Dispotition or Attitudes, and bureaucratic structure"* yaitu komunikasi, sumberdaya, sikap pelaksana, dan struktur.

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

Bagan 2.1 Approach to Implemetation Problems



Sumber: Edward, 1980

1. Komunikasi

Ada tiga hal dalam komunikasi ini yang perlu mendapatkan perhatian :

a. Transmisi: Sebuah kebijakan yang akan diimplementasikan harus disalurkan pada pejabat yang akan melaksanakannya. Seringkali masalah transmisi terjadi manakala pelaksana tidak menyetujui kebijakan (disposisi) tersebut dengan mendistorsikan perintah kebijakan atau bahkan menutup komunikasi yang diperlukan. Masalah transmisi juga terjadi manakala kebijakan yang akan diimplementasikan harus melalui struktur birokrasi yang berlapis atau karena tidak tersedianya saluran komunikasi yang memadai (sumberdaya).
b. Kejelasan (Clarity): Kejelasan tujuan dan cara yang akan digunakan dalam sebuah kebijakan merupakan hal yang mutlak agar dapat diimplementasikan sebagaimana yang telah diputuskan. Namun hal tersebut tidak selalu terjadi. Ada berbagai alasan yang menyebabkan sebuah kebijakan tidak dirumuskan secara jelas, diantaranya adalah: i). kerumitan dalam pembuatan kebijakan yang terjadi antara eksekutif dan legislatif, sehingga mereka cenderung menyerahkan detil pelaksanaannya pada bawahan; ii) Adanya oposisi dari masyarakat atas kebijakan tersebut; iii). Kebutuhan mencapai konsensus antara tujuan yang saling bersaing saat merumuskan kebijakan tersebut; iv). Kebijakan baru yang para perumusnya belum terlalu menguasai masalah (tentang ini sering dikatakan sebagai upaya untuk menghindar dari tanggung jawab); v). Biasanya terjadi pada kebijakan yang menyangkut aturan hukum. Pada bagian ini

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

selain mengaitkan implementasi dengan tipe/jenis kebijakan, tampaknya Edwards III juga banyak mengacu pada hasil studi Bardach dalam Implementation Game.

c. Konsistensi: Implementasi yang efektif selain membutuhkan komunikasi yang jelas, juga yang konsisten. Proses transmisi yang baik namun dengan perintah yang tidak konsisten akan menyebabkan membingungkan pelaksana. Banyak hal yang bisa menyebabkan arah kebijakan menjadi tidak konsisten, diantaranya karena: (1) kompleksitas kebijakan yang harus dilaksanakan; (2) kesulitan yang biasa muncul saat memulai implementasi sebuah kebijakan baru; (3) kebijakan memiliki beragam tujuan dan sasaran, aau kadang karena bertentangan dengan kebijakan yang lain; (4) banyaknya pengaruh berbagai kelompok kepentingan atas isu yang dibawa oleh kebijakan tersebut.

2. Sumber Daya

Yang dimaskud dengan sumberdaya yang diperlukan dalam implementasi menurut Edwards III adalah :

a. Staff, yang jumlah dan skills (kemampuannya) sesuai dengan yang dibutuhkan.

b. Informasi, informasi berbeda dengan komunikasi. Yang diperlukan di sini adalah: (1) informasi yang terkait dengan bagaimana melaksanakan kebijakan tersebut (Juklak-Juknis) serta; (2) data yang terkait dengan kebijakan yang akan dilaksanakan.

c. Kewenangan, kewenangan yang dibutuhkan dan harus tersedia bagi implementor sangat bervariasi tergantung pada kebijakan apa yang harus dillaksanakan. Kewenangan tersebut dapat berwujud : membawa kasus ke meja hijau; menyediakan barang dan jasa; kewenangan untuk memperoleh dan menggunakan dana, staf, dll kewenangan untuk meminta kerjasama dengan badan pemerintah yang lain, dll.

d. Fasilitas, kendati implementor telah memiliki jumlah staf yang memadai, telah memahami apa yang diharapkan darinya dan apa yang harus dilaksanakan, juga telah memperoleh kewenangan yang diperlukan untuk mengimplementasikan kebijakan, namun tanpa fasilitas fisik yang memadai, implementasi juga tidak akan efektif. Fasilitas fisik ini beragam tergantung pada kebutuhan kebijakan : ruang kantor, komputer, dll.

3. Disposisi

Yang dimaksud dengan disposisi adalah sikap dan komitmen dari pelaksana terhadap kebijakan atau program yang harus mereka laksanakan karena setiap kebijakan membutuhkan pelaksana-pelaksana yang memiliki hasrat kuat dan komitmen yang tinggi agar mampu mencapai tujuan kebijakan yang diharapkan. Terdapat tiga unsur utama

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

yang mempengaruhi kemampuan dan kemauan aparat pelaksana untuk melaksanakan kebijakan yaitu:

a. Kognisi yaitu seberapa jauh pemahaman pelaksanan terhadap kebijakan. Pemahaman terhadap tujuan kebijakan sangatlah penting bagi aparat pelaksana lebih-lebih apabila sistem nilai yang mempengaruhi sikapnya berbeda dengan sistem nilai pembuat kebijakan, maka implementasi kebijakan tidak akan berjalan dengan efektif. Ketidakmampuan administratif dari pelaksana kebijakan yaitu ketidakmampuan dalam menanggapi kebutuhan-kebutuhan dan harapan-harapan yang disampaikan oleh masyarakat dapat menyebabkan pelaksanaan suatu program tidak efektif.
b. Arahan dan tanggapan pelaksanan, hal ini meliputi bagaimana penerimaan, ketidakberpihakan maupun penolakan pelaksana dalam menyikapi kebijaksanaan.
c. Intensitas respon atau tanggapan pelaksana, Karakter dari pelaksana akan mempengaruhi tindakan-tindakan pelaksana dalam mengimplementasikan kebijakan karena pelaksana adalah individu yang tidak mungkin bebas dari kepercayaan, aspirasi dan kepentingan pribadi yang ingin mereka capai. Dalam mengimplementasikan suatu kebijakan terdapat suatu kemungkinan dari pelaksana untuk membelokkan apa yang sudah ditentukan demi kepentingan pribadinya, sehingga dengan sikap pelaksana tersebut dapat menjauhkan tujuan dari kebijakan sebenarnya.

4. Struktur Birokrasi

Yang dimaksud dengan Struktur Birokrasi Edwards III adalah mekanisme kerja yang dibentuk untuk mengelola pelaksanaan sebuah kebijakan. Ia menekankan perlu adanya *Standart Operating Procedure* (SOP) yang mengatur tata aliran pekerjaan diantara para pelaksana, terlebih jika pelaksanaan program melibatkan lebih dari satu institusi. Ia juga mengingatkan bahwa adakalanya fragmentasi diperlukan manakala implementasi kebijakan memerlukan banyak program dan melibatkan banyak institusi untuk mencapai tujuannya.

Van Meter dan Carl van Horn (dalam Nugroho, 2014:665) mengemukakan ada Enam Variabel yang mempengaruhi kinerja implementasi.

1. Standar dan tujuan kebijakan

Variabel ini didasarkan pada kepentingan utama terhadap faktor-faktor yang menentukan kinerja kebijakan. Menurut Van Meter dan Carl Van

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

Horn, identifikasi indikator-indikator kinerja merupakan tahap yang krusial dalam analisis implementasi kebijakan. Indikator-indikator kinerja ini menilai sejauh mana standar dan tujuan-tujuan berguna dalam menguraikan tujuan-tujuan keputusan kebijakan secara menyeluruh. Standar dan tujuan merupakan apa yang hendak dicapai oleh program atau kebijakan, baik yang berwujud maupun tidak, jangka pendek, menengah atau panjang. Selain itu, sebagai penentu arah pelaksanaan kegiatan atau sebagai batasan dan fokus agar tujuan dan sasaran dapat dicapai.

2. Sumber daya

Selain standar dan tujuan kebijakan, yang perlu mendapatkan perhatian dalam implementasi kebijakan adalah sumber-sumber yang tersedia. Sumber-sumber layak mendapatkan perhatian karena menunjang keberhasilan implementasi kebijakan. Sumber-sumber yang dimaksud mencakup dana atau *incentive* lain yang mendorong dan memperlancar implementasi kebijakan yang efektif serta sumber daya manusia yang akan melaksanakan tujuan-tujuan kebijakan.

Sumber daya manusia merupakan sumber daya yang tidak kalah penting dalam menentukan suatu keberhasilan proses implementasi. Sumber daya manusia menuntut adanya kualitas sesuai dengan pekerjaan yang diisyaratkan oleh kebijakan yang telah ditetapkan disamping kualitas yang memadai.

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

3. Komunikasi antar organisasi dan penguatan aktivitasi

Implementasi akan berjalan efektif bila standar dan tujuan-tujuan dipahami oleh individu-individu yang bertanggung jawab dalam kinerja kebijakan. Sangat penting memberikan perhatian yang besar kepada kejelasan standar dan tujuan implementuasi. Ketepatan komunikasinya dengan para pelaksana, dan konsistensi atau keseragaman dari standar dan tujuan-tujuan yang dikomunikasikan dengan berbagai sumber informasi. Standar dan tujuan-tujuan tidak dapat dilaksanakan kecuali jika standar dan tujuan-tujuan itu dinyatakan dengan jelas, sehingga para pelaksana dapat mengetahui apa yang diharapkan dari standar dan tujuan-tujuan itu.

4. Karakteristik agen pelaksana

Pusat perhatian pada agen pelaksana meliputi organisasi formal dan organisasi informal yang akan terlibat dalam pengimplementasian kebijakan publik. Hal ini menjadi penting karena kinerja implementasi kebijakan publik sangat banyak dipengaruhi oleh ciri-ciri agen pelaksananya.

5. Lingkungan Ekonomi, sosial, dan Politik

Kondisi ini mengacu pada peran lingkungan eksternal turut mendorong keberhasilan kebijakan publik yang telah diterapkan. Lingkungan sosial, ekonomi, politik yang tidak kondusif dapat menjadi sumber kegagalan kinerja implementasi kebijakan publik.

6. Sikap/kecenderungan para pelaksana (implementers)

Sikap penerima atau penolakan dari agen pelaksana banyak mempengaruhi keberhasilan kinerja implementasi kebijakan publik. Hal ini

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

sangat mungkin terjadi, karena kebijakan yang dilaksanakan bukan hasil formulasi kebijakan warga setempat yang memahami permasalahan di area tersebut. Pemahaman pelaksana tentang tujuan umum maupun standar dan tujuan kebijakan merupakan satu hal yang penting. Implementasi kebijakan yang berhasil harus diikuti oleh kesadaran teradap kebijakan tersebut secara menyeluruh. Hal ini bahwa kegagalan suatu implementasi kebijakan sering diakibatkan oleh ketidaktaatan para pelaksana terhadap kebijakan.

Arah kecenderungan-kecenderungan pelaksana terhadap standar dan tujuan juga merupakan suatu hal yang sangat penting. Para pelaksana mungkin gagal dalam melaksanakan kebijakan-kebijakan tersebut. Sebaliknya, penerima terhadap standar dan tujuan kebijakan yang diterima secara luas oleh para pelaksana kebijakan akan menjadi pendorong bagi implementasi kebijakan yang berhasil. Pada dasarnya, implementasi kebijakan adalah proses menerjemahkan kebijakan ke dalam tindakan dan praduga menjadi hasil melalui berbagai proyek dan program.

Dari berbagai teori yang telah dijabarkan diatas, peneliti akan menggunakan teori implementasi dari Edwards III sebagai alat untuk menjawab permasalahan yang telah peneliti kemukakan pada bagian latar belakang.

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

2.1.6 Manajemen Lalu Lintas

Menurut Underwood (dalam Risdiyanto, 2014:1) Manajemen lalu lintas adalah pengorganisasian, perencanaan, pemberian arah, dan pemantauan keadaan pergerakan lalu lintas, termasuk pejalan kaki, pesepada,

dan semua tipe kendaraan. Sementaran menurut LPM ITB, manajemen lalu lintas adalah suatu teknik perencanaan transportasi yang sifatnya langsung penerapan di lapangan dan biasanya berjangka waktu yang tidak terlalu lama. Manajemen lalu lintas akan berhubungan dengan arus lalu lintas itu sendiri beserta pengontrolannya dalam upaya untuk mengoptimumkan penggunaan prasarana transportasi dan juga sumber daya yang digunakan secara efisien dan terpadu. Menurut *Andrew F. Sikukula* (Dalam Hasibun, 2009:6) mengemukakan bahwa manajemen pada umunya dikaitkan dengan aktifitas perencanaan, pengorganisasian, pengendalian, penempatan, pengarahan, pemotivasian, komunikasi dan pengambilan keputusan yang dilakukan oleh setiap organisasi dengan tujuan untuk mengkoordinasikan sebagai sumberdaya yang dimiliki oleh perusahaan sehingga akan di hasilkan suatu produk atau jasa secara efisien. Menurut *Terry* dan *Laslie* (Dalam Manullang, 1985:2) mendefinisikan manajemen sebagai suatu proses atau kerangka kerja yang melibatkan bimbingan suatu kelompok orang-orang kearah tujuan organisasional atau maksud nyata. Menurut *George R. Terry* yang dikutip (Dalam Nawawi, 1998:39) yang mengatakan bahwa manajemen adalah pencapaian tujuan (organisasi) yang sudah ditentukan sebelumnya dengan mempergunakan bantuan orang lain.

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

Yang dapat diambil dari ketiga pengertian diatas ialah, bahwa manajemen ialah bagaimana seseorang atau kelompok dapat mencapai tujuan tertentu dengan cara merencanakan, mengatur, aksi, dan kontrol untuk mencapai tujuan tersebut. Setiap individu dalam organisasi mempunyai

wewenang yang diatur oleh berbagai peraturan kebijakan dan ketetapan hukum sehingga diperlukan pembagiam tugas sesuai dengan spesialis yang dimiliki individu.

2.1.7 Rekayasa Lalu Lintas

Menurut *The Institute of Traffic Engineers*, teknik/rekayasa lalu lintas adalah fase teknik transportasi yang erat kaitannya dengan perencanaan, perancangan geometrik serta pengoperasian lalu lintas jalan, jaringan jalan, terminal, daerah yang berdampingan dengannya, dalam hubungannya denganmoda transportasi, untuk menghasilkan keselamatan, kenyamanan serta efisiensi dalam pergerakan orang atau barang. LPM ITB menegaskan bahwa teknik/rekayasa lalu lintas berhubungan dengan desain teknis dan *layout* dari komponen prasarana transportasi seperti jalan, persimpangan, dan tempat parkir kendaraan (Risdiyanto, 1985:1).

Rekayasa lalu lintas dipergunakan sebagai cara-cara untuk mengurangi kemacetan seperti transportasi dan juga manusia. Rekayasa lalu lintas juga mengadakan sistem buka tutup arus ataupun pemberlakuan satu arah. Salah satunya ialah pemberlakuan satu arah atau dikenal dengan sistem satu arah (SSA). SSA ini diberlakukan di kawasan seputar Kebun Raya Bogor dalam mengatasi kemacetan dan hiruk pikuk perkotaan.

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

2.1.8 Kawasan Seputar Kebun Raya Bogor

Kawasan seputar Kebun Raya Bogor adalah ruas jalan yang mengelilingi Kebun Raya Bogor meliputi sisi utara ruas Jalan Jalak Harupat,

sis barat ruas Jalan Ir. H. Djuanda, sisi selatan ruas Jalan Otto Iskandardinata, dan sisi timur ruas Jalan Raya Pajajaran.

2.2 Penelitian Yang Relevan

Penelitian yang terkait dengan implementasi kebijakan yaitu yang dilakukan oleh Alfian Jaka Prasetya Mahasiswa Jurusan Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Brawijaya yang berjudul "*Pelaksanaan Peraturan Walikota Malang No 35 Tahun 2013 Tentang Rekayasa Lalu Lintas Di Kawasan Jalan Sumbersari-Jalan Gajayana-Jalan MT. Hryono-Jalan D.I Panjaitan-Jalan Bogor Dalam Mengurai Kemacetan (Studi di Dinas Perhubungan Kota Malang dan Di Polisi Resort Malang Kota)*". Dengan metode penelitian kualitatif. Hasil dari penelitian tersebut menunjukkan bahwa peraturan tersebut belum sepenuhnya 24 jam terealisasikan. Karena adanya penolakan oleh masyarakat sekitar yang memiliki usaha. Pukul 07.00-18.00 WIB diberlakukan rekayasa lalu lintas, kemudia diberlakukan kembali dua jalur mulai pukul 19.00-06.00 WIB. Dalam penelitian tersebut sama-sama peraturan terkait rekayasa lalu lintas dan sama-sama berdasarkan Peraturan walikota. Dalam penelitian tersebut berdasarkan Peraturan Walikota Malang Nomor 35 Tahun 2013 Tentang Rekayasa Lalu Lintas di Kawasan Jalan Sumbersari-Jalan Gajayana-Jalan MT. Hryono-Jalan D.I Panjaitan-Jalan Bogor Dalam Mengurai Kemacetan, sedangkan dalam penelitian ini lebih menitikberatkan pada Peraturan Walikota Bogor Nomor 13 Tahun 2016 Tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Di Kawasan Seputar Kebun Raya Bogor.

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

Penelitian yang relevan selanjutnya adalah, penelitian yang dilakukan oleh Mianhot Juandi Pandiangan Jurusan Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sumatera Utara yang berjudul "*Implementasi Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 Tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Di Kota Medan."* Dengan bentuk penelitian berupa deskriptif dan dengan pendekatan kualitatif. Penelitian ini menyimpulkan bahwa implementasi peraturan ini di Kota Medan tidak dapat diimplementasikan dengan baik sesuai dengan tujuan yang diharapkan dari kebijakan tersebut. Hal ini didasarkan karena isi kebijakan yang tidak sesuai dengan prinsip desentralisasi yang berpengaruh pada ketidak jelasan dukungan sumber daya. Disisi lain implementasi kebijakan ini menjadikan pemerintah daerah menjadi aktor pasif sehingga menimbulkan komunikasi dan koordinasi yang tidak baik sebagai akibat ketidakjelasan struktur birokrasi. Oleh karenanya dibutuhkan penyesuaian isi kebijakan yang didasarkan pada prinsip desentralisasi.

Kemudian penelitian yang terkait ialah yang dilakukan oleh Yasya Fuadi Hidayati Mahasiswa Program Sarjana Alih Jenis Manajemen Departemen Manajemen Fakultas Ekonomi dan Manajemen Institut Pertanian Bogor. Penelitian tersebut berjudul "*Analisis Dampak Penerapan Sistem Satu Arah Terhadap Kompensasi Finansial Supir Angkutan Kota Di Kota Bogor."* Penelitian ini menggunakan kuantitatif dan kualitatif. Penelitian ini memfokuskan pada supir angkutan kota khususnya trayek 01

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

AK dan 13 AK dan pendapatan supir angkot tersebut menjadi lebih sedikit. Penerapan sistem satu arah dalam penelitian Yasya Fuadi Hidayati memiliki dampak yang negatif terhadap supir angkutan kota khususnya trayek 01 AK dan 13 AK. Dalam penelitian tersebut memfokuskan kepada analisis dampak ekonomi berupa kompensasi supir angkutan kota di Kota Bogor, sedangkan dalam penelitian ini lebih fokus terhadap Implementasi Peraturan Walikota Kota Bogor Nomor 13 Tahun 2016 Tentang Manajemen Dan Rekayasa Lalu Lintas Di Kawasan Seputar Kebun Raya Bogor.

Penelitian relevan selanjutnya sebagai perbandingan dengan penelitian yang akan diteliti oleh peneliti yaitu, penelitian yang dilakukan oleh Yuliani Mahasiswi Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Sebelas Maret Surakarta. Penelitian tersebut berjudul "*Penerapan Jalan Satu Arah (One Way Street) di Kota Surakarta."* Penelitian ini menggunakan penelitian deskriptif spasial. Lebih mengarah pada pengungkapan suatu masalah atau keadaan sebagaimana adanya dan mengungkapkan fakta yang ada. Penelitian ini berisi tentang sebuah kota yang sedang berkembang, Surakata sebagai kota penghubung antara jalur utara-tengah-selata, sehingga keberadaan jalan baik ukuran maupun kualitas sangat penting. Peningkatan jumlah kendaraan di Surakarta tidak diimbangi dengan adanya penambahan panjang maupun lebar jalan juga menjadi salah satu penyebab semakin kompleksnya masalah lalu lintas perkotaan.

Dari penelitian relevan di atas, memang sudah ada beberapa yang melakukan penelitian yang berfokus kepada manajemen dan rekayasa lalu

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

lintas. Penelitian diatas pun serupa dengan penelitian yang dilakukan saat ini yaitu kualitatif. Dengan mengacu kepada penelitian yang relevan diatas, penelitian ini memfokuskan kepada peraturan Walikota Bogor No 13 Tahun 2016 dan juga dengan instansi terkait yang sudah tertera dalam peraturan. Sehingga, belum ada yang mengkaji Implementasi Peraturan Walikota Kota Bogor Nomor 13 Tahun 2016 Tentang Manajemen Dan Rekayasa Lalu Lintas Di Kawasan Seputar Kebun Raya Bogor..

2.3 Kerangka Berpikir

Berdasarkan observasi di awal, tujuan awal dari Pawali No. 13 Tahun 2016 Tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Kawasan Seputar Kebun Raya Bogor ialah untuk mengatasi kemacetan. Tetapi masih memiliki kekurangan yaitu kemacetan masih terjadi di tiga titik yaitu jembatan Otto Iskandardinata, simpang Jalan Surya Kencana, dan Mall BTM Jalan Ir. Haji Djuanda.

Untuk menghadapi masalah tersebut Pemerintah Kota Bogor mengeluarkan Peraturan Walikota No. 13 Tahun 2016 Tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Kawasan Seputar Kebun Raya Bogor, dimana Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ikut terlibat. Menarik juga untuk diteliti ialah bagaimana proses kebijakan publik ini dibentuk menurut James Anderson yaitu, Formulasi masalah, formulasi kebijakan, penentuan kebijakan, implementasi, dan evaluasi.

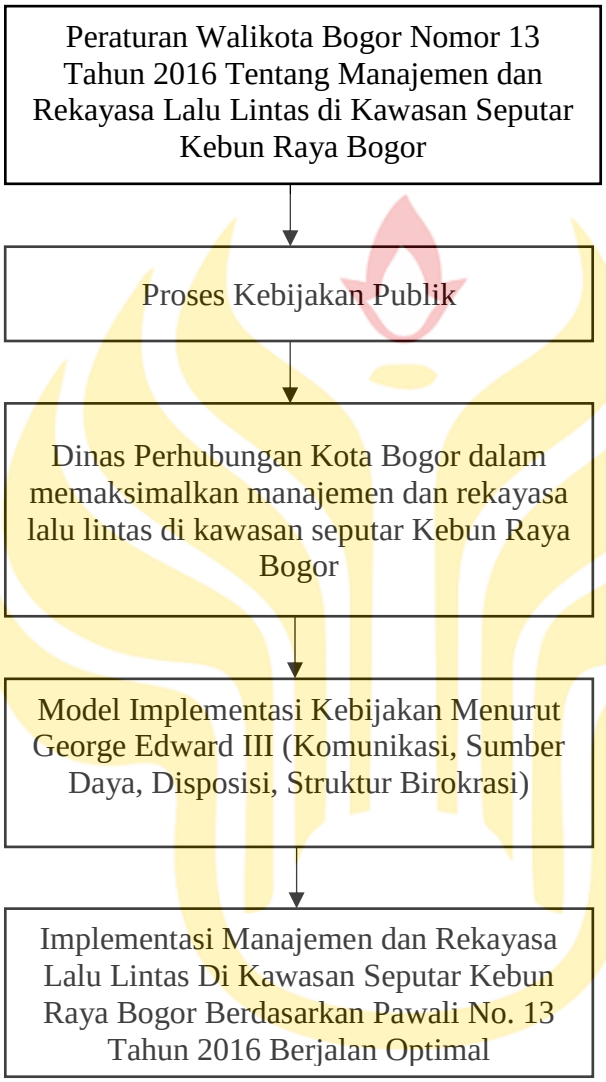
Untuk mengetahui sejauh mana implementasi Pawali No. 13 Tahun 2016 Tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Kawasan Seputar

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

Kebun Raya Bogor, perlu dilakukan analisis secara mendalam yang mencakup proses komunikasi, kemampuan sumberdaya, proses disposisi dan kejelasan struktur demokrasi. Dengan alasan tersebut peneliti memutuskan untuk menggunakan teori George Edward, dikarenakan teori tersebut menyarankan empat isu pokok yang harus diperhatikan, yaitu komunikasi (*communication*), sumber daya (*resources*), komitmen (*disposition or attitude*), dan struktur birokrasi(*bureaucratic structure*). Dari proses implementasi kebijakan melalui empat indikator tersebut dapat diketahui apa saja hambatan dalam implementasi Pawali tentang manajemen dan rekayasa lalu lintas di kawasan seputar Kebun Raya Bogor. untuk mempermudah memahami alur berfikir peneliti menggambarkan kerangka berfikirnya sebagai berikut:

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

Bagan 2.2 Skema Kerangka Berpikir



Sumber: Hasil Konsep Peneliti (2019)

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh peneliti tentang Implementasi Peraturan Walikota Bogor Nomor 13 Tahun 2016 Tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Kawasan Seputar Kebun Raya Bogor dapat diambil kesimpulan bahwa:

1. Pelaksananan implementasi peraturan walikota telah dijalankan seperti yang terdapat di dalam Peraturan Walikota Bogor Nomor 13 Tahun 2016 Tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Kawasan Seputar Kebun Raya Bogor. SOP yang digunakan adalah Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kota Bogor melaksanakan langsung tugas berdasarkan peraturan yaitu merubah empat jalur menjadi satu jalur, bekerja sama dalam Forum Lalu Lintas. Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kota Bogor melakukan manajemen parkir diseputar Kawasan Kebun Raya Bogor dengan adanya ketentuan parkir sisi dalam dan sisi luar parkir. Dalam pemindahan *Car Free Day* yang semula di Jalan Jalak Harupat dipindahkan ke Jalan Jenderal Sudirman, Pemerintah Kota Bogor dan Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan Kota Bogor menggelar kegiatan senar aerobik massal saat *Car Free Day* untuk menarik perhatian masyarakat. Pemasangan marka jalan disesuaikan dengan kondisi jalan dan penambahan lampu bantu

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

penyebrangan jalan di depan Kantor Pos Kota Bogor dan Balaikota Kota Bogor.

2. Peraturan Walikota Bogor Nomor 13 tahun 2016 Tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas memiliki dampak yang dinilai peraturan ini memudahkan akses perjalanan, tetapi perjalanan yang ditempuh menjadi jauh dan lama. Efek memutar dari sistem SSA mengakibatkan banyak berubahnya rute angkutan kota yang akhirnya juga banyak bersinggungan antar rute angkutan kota. Yang mengakibatkan ada kenaikan tarif secara sepihak dari rute angkutan kota yang semakin jauh. Terhadap pengusaha di luar jalur SSA telah terasa, beberapa cafe atau resto mengalami penurunan pendapatan yang signifikan. Ada satu café di Suryakencana yang mencapai pendapatan terburuknya saat uji coba SSA, begitupun pengusaha kecil di bilangan Malabar yang omsetnya turun karena sulit akses. Peraturan sistem satu arah sudah diterapkan, kemacetan masih terjadi saat masuk dan pulang kantor di Jalan Otto Iskandardinata dan Jalan Padjajaran. Jalur-jalur penunjang menjadi macet karena pengendara menghidari jalan SSA seperti Jalan Kapten Muslihat (Stasiun Kota Bogor) dan Jalan Gereja.
3. Faktor penghambat dan upaya dalam implementasi Peraturan Walikota. Faktor penghambat pertama yaitu aparatur pemerintah yang bertugas di lapangan Kawasan Kebun Raya Bogor kurang efektif terutama saat jam berangkat dan pulang kantor. Kedua, Jembatan Otista yang menyebabkan penyumbatan volume kendaraan di Jalan Otto Iskandardinata. Ketiga,

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

lahan parkir untuk wisatawan yang ingin berkunjung ke Kebun Raya Bogor masih tidak rapih. Keempat, pengendara yang masih tidak taat pada peraturan yang berlaku di jalan seperti, tidak berhenti saat lampu bantu penyebrangan jalan berwarna merah. Sedangkan faktor upaya dalam implementasi Peraturan Walikota adalah meningkatkan ketersediaan sarana dan prasarana LLAJ, komitmen petugas dalam penegakkan hokum di jalan, pengadaan pelebaran Jembatan Otista, dan menambahkan aparatur di titik-titik kemacetan kawasan seputar Kebun Raya Bogor.

5.2 Saran

Saran yang dapat diajukan dengan temuan pada hasil penelitian ini antara lain adalah:

1. Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kota Bogor

   Dalam optimalisasi sistem satu arah di Kawasan seputar Kebun Raya Bogor, aparatur dinas yang bertugas dijalan perlu lebih tegas dalam mengatasi kemacetan yang terjadi. Lebih memperhatikan lahan parkir untuk wisatawan yang berkunjung ke Kebun Raya Bogor
2. Pemerintah

   Untuk meningkatkan kesadaran masyarakat agar berhenti saat APILL penyebrang jalan berwarna merah, Pemerintah Kota Bogor perlu bekerja sama dengan influencer Kota Bogor dalam meningkatkan kesadaran masyarakat melalui media sosial.

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

DAFTAR PUSTAKA

Anderson, J. E. (1979). *Public Policy-Making* (Second Edition ed.). Holt, Rinehart, and Winston: New York.

David, Gerry, M. (2010). *Teori dan Metode Dalam Ilmu Politik.* Bandung: Nusa Media.

Denzin, N. K., & Lincoln, Y. S. (1994). *Handooks of Qualitative Research.* London: Sage.

Dunn, W. N. (2000). *Analisis Kebijakan Publik.* Yogyakarta: Gadjahmada University Press.

Edwards III, G. C. (1980). *Implementing Public Policy.* Washington: Congressional Quarterly.

Hasibuan, M. S. (2009). *Manajemen: Dasar, Pengertian, dan Masalah Edisi Revisi.* Jakarta: Bumi Aksara.

Indiahono, D. (2009). *Kebijakan Publik Berbasis Dynamic Policy Analisys.* Yogyakarta: Gava Media.

Khairunnisa, I. R. (2014, 2015, 2016). *Kota Bogor Dalam Angka.* Bogor: Badan Pusat Statistik Kota Bogor.

Manullang, M. (1985). *Dasar-dasar Manajemen.* Jakarta: Ghalia Indonesia.

Moloeng, L. J. (2004). *Metodologi Penelitian Kualitatif.* Bandung: Remaja Rosdakarya.

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

Nasution. (2003). *Metode Research.* Jakarta: PT. Bumi Aksara.

Nawawi, H. (1998). *Metode Penelitian Bidang Sosial.* Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.

Patton, M. Q. (1987). *Qualitative Education Methods.* Beverly Hills: Sage Publication.

Pramesti, T. J. (2015). *hukumonline*. Dipetik 04 16, 2019, dari https://www.hukumonline.com/klinik/detail/ulasan/lt5514ad1af157a/perbedaan-peraturan-daerah-kota-dan-peraturan-walikota

Risdiyanto, S. (2014). *Rekayasa dan Manajemen Lalu Lintas: Teori dan Aplikasi.* Yogyakarta: PT Leutika Nouvalitera.

Salim, A. (2006). *Teori dan Paradigma Penelitian Sosial.* Yogyakarta: Tiara Wacana.

Sinulingga, B. D. (1999). *Pembangunan Kota Tinjauan Regional dan Lokal.* Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.

Sugiyono. (2010). *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D.* Bandung: Alfabeta.

Sulistyo, & Basuki. (2006). *Metode Peneltian.* Jakarta: Wedatama Widya Sastra dan Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya Universitas Indonesia.

Suwitri, S. (2008). *Konsep Dasar Kebijakan Publik.* Semarang: Universitas Dipenogoro Semarang.

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

Tahir, A. (2014). *Kebijakan Publik dan Transparansi Penyelenggaraan Pemerintahan Daerah.* Bandung: Alfabeta.

Ulber, S. (2009). *Metode Penelitian Sosial*. Bandung: PT. Refika Aditama.

Wahab, S. A. (1997). *Analisis Kebijaksanaan, Dari Formulasi Ke Implementasi Kebijaksanaan Negara*. Jakarta: Bumi Aksara.

Winarno, B. (2012). *Kebijakan Publik (Teori, Proses, dan Studi Kasus).* Yogyakarta: CAPS.

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG