



**EVALUASI KEBIJAKAN PEMERINTAH KOTA
MALANG TENTANG RAKAYASA LALU LINTAS
DALAM MENGATASI KEMACETAN**

(Studi Pada Dinas Perhubungan Kota Malang)

SKRIPSI

Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan
Memperoleh Gelar Sarjana Administrasi Publik

Oleh

DIANA DAMAYANTI

NPM 21901091050



**UNIVERSITAS ISLAM MALANG
FAKULTAS ILMU ADMINISTRASI
PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI PUBLIK
MALANG
2023**

RINGKASAN

Skripsi ini merupakan hasil penelitian yang menggambarkan evaluasi kebijakan rekayasa lalu lintas di Kota Malang. Adanya kebijakan rekayasa lalu lintas di Kota Malang menjadi salah satu langkah strategis pemerintah dalam menciptakan kondisi lalu lintas yang selancar dan seaman mungkin. Dengan adanya rekayasa lalu lintas yang dilandasi dengan Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan dan dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang melalui Peraturan Wali Kota Malang No 35 Tahun 2013 tentang rekayasa lalu lintas.

Metode penelitian yang digunakan pada penelitian ini ialah deskriptif kualitatif yang digunakan untuk menggambarkan peristiwa maupun fenomena yang terjadi di lapangan. Fokus penelitian berkaitan dengan evaluasi kebijakan dengan menggunakan tahapan evaluasi menurut William N. Dunn yakni, Efektivitas, Efisiensi, Kecukupan, Perataan, Responsivitas dan Ketepatan. Dan juga dampak dari kebijakan dengan menggunakan kriteria dampak menurut Thomas R. Dye yaitu, Dampak sosial ekonomi, Dampak pada keadaan di luar sasaran dan tujuan kebijakan dan Dampak pada keadaan sekarang dan keadaan di masa yang akan datang. Pada pengumpulan data dilakukan dengan teknik wawancara, observasi, dan dokumentasi. Peneliti menggunakan kepercayaan, keteralihan, ketergantungan dan kepastian yang bertujuan untuk memastikan keabsahan data penelitian. Analisis data pada penelitian ini menggunakan tiga komponen yaitu antara lain reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan.

Hasil yang diperoleh diketahui bahwasanya, dalam pelaksanaan rekayasa lalu lintas di Kota Malang cukup baik. Ada beberapa poin dalam kebijakan ini yang dapat dievaluasi untuk perbaikan dalam pelaksanaan kebijakan di kemudian hari. Seperti halnya pada pelaksanaan rekayasa lalu lintas yang belum maksimal dikarenakan pemerintah itu sendiri kurang dalam melakukan kerjasama terhadap berbagai pihak yaitu pemerintah dengan pemerintah atau pemerintah dengan masyarakat. Serta, pemerintah kurang memperhatikan dampak dari pelaksanaan kebijakan rekayasa lalu lintas terhadap masyarakat dan tidak efektifnya kebijakan rekayasa yang dilakukan karena menimbulkan permasalahan baru berupa kemacetan pada wilayah lain.

Melalui proses evaluasi yang telah dilakukan ditemukan beberapa rekomendasi dan saran yang dapat peneliti berikan yakni dengan membuat peraturan untuk mengatur pembatasan jumlah kendaraan yang masuk di Kota Malang. Adanya regulasi yang mengatur jumlah penjualan kendaraan bermotor. Membuat peraturan bagi masyarakat pendatang dan berencana menetap di Kota Malang. Dan adanya revitalisasi angkutan umum berupa perbaikan sistem transportasi pintar.

Kata Kunci: *Evaluasi, Rekayasa lalu lintas, Kota Malang*

SUMMARY

This thesis is the result of research that describes the evaluation of traffic engineering policies in the city of Malang. The existence of a traffic engineering policy in Malang City is one of the government's strategic steps in creating traffic conditions that are as smooth and safe as possible. With traffic engineering based on Law No. 22 of 2009 concerning road traffic and transportation and carried out by the Malang City Transportation Service through Malang Mayor Regulation No. 35 of 2013 concerning traffic engineering.

The research method used in this study is descriptive qualitative which is used to describe events and phenomena that occur in the field. The focus of the research is related to roles and also policy evaluation by using the evaluation stages according to Lester and Stewart namely Specialization, Measurement, Analysis and Recommendations. The data collection was carried out using interview, observation, and documentation techniques. Researchers use trust, transferability, dependence and certainty which aims to ensure the validity of research data. Data analysis in this study used three components, namely data reduction, data presentation, and conclusion.

It is known that the results obtained in the implementation of traffic engineering in Malang City are quite good. There are several points in this policy that can be evaluated for improvement in the implementation of the policy in the future. As is the case with the implementation of traffic engineering which has not been maximized because the government itself is lacking in cooperating with various parties, namely the government and the government or the government and the community. Also, the government pays little attention to the impact of the implementation of traffic engineering policies on the community and the ineffectiveness of the engineering policy that was carried out because it created new problems in the form of congestion in other areas.

Through the evaluation process that has been carried out, several recommendations and suggestions can be found by researchers, namely by making regulations to regulate restrictions on the number of vehicles entering the city of Malang. There are regulations governing the amount of sales of motorized vehicles. Making regulations for immigrant communities and planning to settle in Malang City. And there is revitalization of public transportation in the form of improving the smart transportation system.

Keywords: *Evaluation, Traffic Engineering, Malang City*

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kemacetan merupakan situasi atau keadaan yang tersendat bahkan terhentinya lalu lintas yang disebabkan oleh banyaknya jumlah kendaraan yang melebihi kapasitas jalan. Kemacetan lalu lintas masih menjadi polemik di Indonesia. Hal ini sering terjadi di kota-kota besar, jumlah penduduk yang terus meningkat setiap tahunnya mengakibatkan banyaknya jumlah kendaraan bermotor. Kemacetan lalu lintas menjadi tantangan bagi daerah perkotaan besar dan Kota yang sudah berkembang.

Menurut Boediningsih (2011:122) menyatakan bahwa kemacetan lalu lintas di perkotaan terjadi karena beberapa faktor, seperti banyaknya pengguna jalan yang tidak tertib, pemakai jalan yang melawan arus, kurangnya petugas lalu lintas yang mengawasi, dan tidak ada pembatas jenis kendaraan. Faktor lain penyebab kemacetan adalah rendahnya disiplin pengguna jalan yang dapat dilihat dari tidak disiplinnya angkutan umum dalam mematuhi aturan lalu lintas. Jumlah kendaraan pribadi juga menjadi faktor pendukung kemacetan. Tiap tahun jumlah penjualan kendaraan bermotor selalu meningkat, hal ini tidak dibatasi oleh pemerintah. Faktor lain penyebab kemacetan adalah rendahnya disiplin pengguna jalan yang dapat dilihat dari tidak disiplinnya angkutan umum dalam mematuhi aturan lalu lintas. Kepadatan lalu lintas akan membuat jalan menjadi sulit untuk dilalui, dan berbagai aktivitas pengguna

jalan yang tidak nyaman yang secara tidak langsung mengarah ke resiko masalah lalu lintas seperti kemacetan.

Berbekal dari permasalahan tersebut, berbagai upaya telah diambil oleh pemerintah selaku lembaga yang sudah menjadi kewajibannya untuk memberikan pelayanan yang terbaik kepada masyarakat. Pelayanan yang dibutuhkan oleh seluruh masyarakat adalah solusi untuk memecahkan atau mengurangi kemacetan. Pemerintah memiliki suatu rencana untuk mengatasi masalah kemacetan dan masalah lain yang ada. Salah satu rencana rencana yang dipilih untuk dijalankan oleh pemerintah kota adalah pengambilan keputusan dengan mengeluarkan kebijakan dalam sektor lalu lintas melalui kebijakan rekayasa lalu lintas untuk mengurangi masalah kemacetan.

Upaya yang sudah dilakukan pemerintah guna mengatasi kemacetan salah satunya tertuang melalui Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 96 Tahun 2015 Tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas. Peraturan menteri tersebut berisi tentang proses kebijakan rekayasa lalu lintas yang bertujuan untuk mengoptimalkan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas dalam rangka menjamin keamanan, keselamatan, ketertiban, kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan. Adanya kebijakan tentang rakayasa lalu lintas yang mengeluarkan peraturan menteri dilandasi oleh Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-Undang yang bertujuan antara lain untuk menciptakan lalu lintas yang aman, selamat, cepat, dan tertib.

Kondisi yang tertuang dalam Peraturan Menteri dan Undang-Undang sangat diharapkan oleh masyarakat khususnya pemakai atau pengguna jalan. Seperti yang ditulis di atas, bahwa untuk menciptakan kondisi lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib perlu ditunjang dengan sistem penindakan pelanggaran lalu lintas yang efektif dan berdampak positif terhadap sistem lalu lintas. Undang-Undang tersebut sebagai sarana kontrol dalam perkembangan transportasi yang sangat cepat dan memiliki mobilitas tinggi di segala bidang yang sebagian besar didominasi kegiatan dari angkutan jalan.

Penerapan Undang-Undang tentang lalu lintas misalnya yang diterapkan di Ibu Kota Jakarta. Kota metropolitan dengan tingkat kemacetan yang sangat parah. Menurut Rohmi (2020: 34) penyebab kemacetan yang terjadi di Ibu kota Kota Jakarta salah satunya karena memiliki jumlah penduduk padat. Akibat dari kepadatan penduduk tersebut berimplikasi pada tingkat mobilitas yang tinggi dan kesibukan warga Jakarta dan sekitarnya di waktu yang bersamaan. Faktor lain penyebab kemacetan di Jakarta yaitu rendahnya disiplin pengguna jalan yang dapat dilihat dari tidak disiplinnya angkutan umum dalam mematuhi aturan lalu lintas. Selain angkutan umum, jumlah kendaraan pribadi juga menjadi faktor pendukung kemacetan. Berbagai upaya telah diambil oleh pemerintah DKI Jakarta berupa suatu rencana induk (*master plan*) untuk mengatasi masalah kemacetan dan masalah lain yang ada di Jakarta. Salah satu master plan yang dipilih untuk dijalankan oleh pemerintah daerah DKI Jakarta adalah pengambilan keputusan dengan

mengeluarkan kebijakan dalam sektor transportasi melalui program transjakarta yang merupakan salah satu pilar kebijakan *Mass Rapid Transport* sebagai alat transportasi massal untuk mengurangi masalah kemacetan di Jakarta dan memperbaiki kualitas angkutan umum.

Selain Jakarta, kemacetan juga terjadi di Kota Malang. Kota Malang dikenal dengan sebutan Kota Pendidikan di Jawa Timur. Dengan banyaknya jumlah Perguruan Tinggi yang terdapat di Kota Malang, tentu berdampak pada populasi penduduk. Hal tersebut membuat populasi penduduk di Kota Malang meningkat, jumlah kendaraan juga meningkat yang merupakan efek dari jumlah populasi yang meningkat tadi. (TribunJatim.com 2022)

Ketika jumlah kendaraan di suatu daerah meningkat, akan berdampak pada kepadatan lalu lintas. Kepadatan tersebut terutama terjadi di titik/jalan yang terdapat Perguruan Tinggi, pusat perkantoran, dan jalan utama. Kemacetan yang biasa terjadi sudah menjadi realitas kehidupan sehari-hari masyarakat Kota Malang, kemacetan seolah sudah menjadi bagian tak terpisahkan dari Kota Malang.

Menurut pengamat transportasi asal Universitas Brawijaya Ludfi Djakfar Phd mengatakan, kemacetan di Kota Malang sudah masuk kategori merah. Kota Malang sebagai Kota Pendidikan terbesar ketiga di Indonesia setelah Bandung dan Jogjakarta, tercatat ada sekitar 91 perguruan tinggi di tahun 2017 dan 121 sekolah menengah dan vokasi. Hampir 420 ribu dari 1.1 juta penduduknya berstatus siswa dan mahasiswa. Ini belum termasuk guru, dosen, dan tenaga pendukung kependidikan yang sudah bermukim turun

temurun di kota terbesar kedua di provinsi Jawa Timur, setelah Surabaya ini. Temuan InRIX (perusahaan analisis data lalu lintas) 2017, menempatkan ruas jalan di wilayah metro Malang berpenduduk 1,2 juta orang ini, sebagai kota termacet ke-3 di Indonesia, setelah Jakarta dan Bandung. Survei menyebutkan, di kota sejuik ini, pengendara harus menghabiskan 45 jam dalam setahun di pusaran macet. Skala total kemacetannya, 23 persen. Pada jam sibuk, kemacetan naik menjadi 27% dibandingkan di luar jam sibuk 24%. Jumlah kendaraan bermotor di Kota Malang setara separuh jumlah penduduknya, 895.387 jiwa di tahun 2017 lalu. Data Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Malang per Juli 2017, tercatat 441.123 unit motor di tahun 2015. Setahun kemudian bertambah sekitar 15.559 menjadi 456.693 unit. Sedangkan total mobil 106.432 unit di 2015 dan naik sekitar 10 ribuan jadi menjadi 111.217 di tahun 2016. Jika ditotal, pertambahan reratanya seiring persentase jumlah siswa sekolah menengah atas dan mahasiswa baru di Malang. (TribunJatim.com 2022)

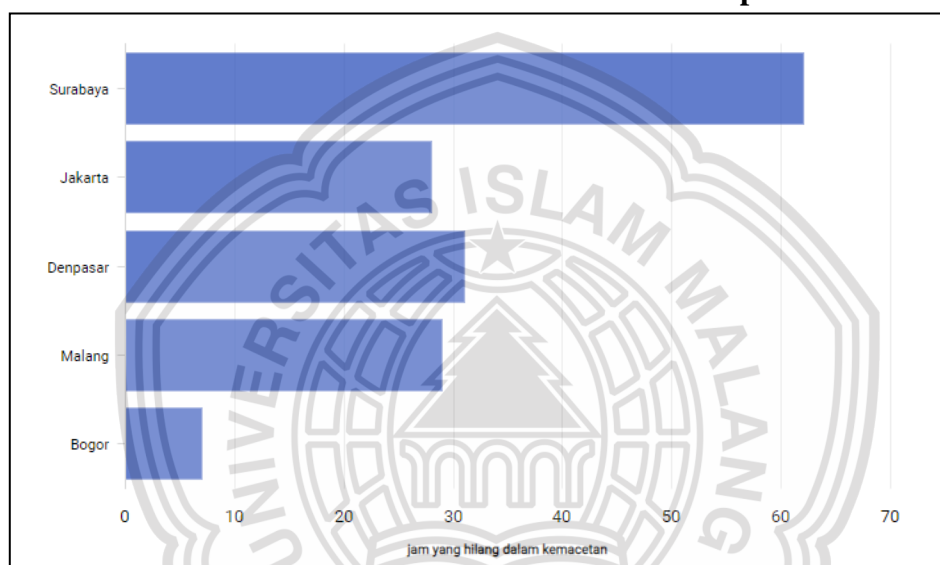
Selain itu, pakar sosiolog dari Universitas Muhammadiyah Malang turut mengomentari terkait kepadatan mahasiswa di Kota Malang. Mengatakan, kedatangan mahasiswa baru berdampak negatif. Dampak-dampak yang diberikan berupa peningkatan kemacetan dan peningkatan kepadatan penduduk di Kota Malang. Dampak negatif seperti kemacetan meningkat dengan bertambahnya jumlah perantau di Malang. (beritajatim.com, 2022)

Berdasarkan data yang diperoleh, angka kemacetan di sejumlah titik di Kota Malang meninggi sebab ada 450 ribu pelajar dan mahasiswa yang hilir mudik setiap hari. Kemacetan kini terjadi di sekitar jembatan Soekarno-Hatta. Data jumlah 450 ribu itu berdasarkan pengumpulan informasi wartawan Koran dari berbagai sumber. Mulai dari data pokok pendidikan (DAPODIK) dan diperkirakan jumlah mahasiswa perguruan tinggi di Kota Malang. Di DAPODIK Kemdikbudristek, ada 157.042 pelajar jenjang SD-SMA/SMK di Kota Malang. Rinciannya untuk pelajar SD sebanyak 70.127. Pelajar SMP total 34.026, siswa SMA 34.026 dan SMK 33.436. Sementara perkiraan jumlah mahasiswa yang ada di Kota Malang sekitar 300 ribu. Jumlah itu berasal dari 5 perguruan tinggi Negeri dan 57 kampus swasta di Kota Malang. Kampus penyumbang mahasiswa terbanyak yakni Universitas Brawijaya dengan total 72 ribu orang (radarmalang.jawapos.com 2022).

Pada tahun 2013 pemerintah Kota Malang telah mengupayakan strategi dalam mengatasi kemacetan melalui Peraturan Wali Kota Nomor 35 Tahun 2013 tentang rekayasa lalu lintas. Dengan menerapkan kebijakan rekayasa lalu lintas adalah serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan, dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan dalam rangka mewujudkan, mendukung dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas. Sejak diberlakukan kebijakan rekayasa lalu lintas di Kota Malang selama 10 Tahun. Namun, pada tahun 2021 Kota Malang masih berada pada taraf kemacetan yang tinggi. Dibuktikan menurut Laporan *Global Traffic Scorecard 2021*

dinyatakan sebagai salah satu kota termacet ke-empat setelah Surabaya, Jakarta dan Denpasar. dengan titik kemacetan terjadi di sejumlah ruas jalan yang ada di kota Malang seperti Ranugrati, Jl. Muharto, Jl. Sumbersari, kawasan Dinoyo Tlogomas dengan memiliki durasi waktu yang terbuang sebanyak 29 jam selama periode jam sibuk.

Gambar 1.1 Daftar Kota Termacet di Indonesia pada 2021.



Sumber: databoks

Data tersebut menunjukkan Kota Malang sebagai Kota termacet ke 4 di Indonesia Setelah Surabaya, Jakarta dan Denpasar. Menurut laporan *Global Traffic Scorecard 2021* berdasarkan waktu atau durasi yang terbuang dengan menganalisis data kecepatan maksimal saat lalu lintas padat, dan kecepatan saat lalu lintas lancar selama satu tahun. Peringkat yang dihitung juga berdasarkan tingkat keparahan kemacetan dan waktu yang terbuang selama macet yang dibagi berdasarkan ukuran luas sebuah Kota (TribunJatim.com 2022).

Berdasarkan hasil yang diperoleh bahwasanya akar penyebab kemacetan di Kota Malang disebabkan oleh adanya lonjakan penduduk yang

tidak diimbangi dengan penambahan infrastruktur jalan, kurang minatnya masyarakat dalam menggunakan angkutan umum dan lebih memilih kendaraan pribadi, pendatang yang akan menetap di dominasi dengan mahasiswa dan pendatang yang akan menetap, semakin bertambahnya transportasi online yang di akibatkan kurangnya lapangan pekerjaan, dan adanya parkir *on the street* yang mengakibatkan penyempitan ruas jalan.

Data-data kemacetan di atas membuat peneliti memiliki kesimpulan bahwa kebijakan pemerintah melalui Peraturan Walikota Malang Nomor 35 tahun 2013, tentang Rekayasa Lalu Lintas di Kawasan Jl. Sumber Sari-Jl. Gajayana-Jl. MT. Haryono-Jl. DI. Panjaitan-Jl. Bogor perlu dilakukan evaluasi. Hal itu karena masih terjadinya peningkatan angka kemacetan di Kota Malang. Sehingga dibutuhkan evaluasi untuk menilai sejauh mana keberhasilan sebuah kebijakan yang telah diimplementasikan. Keberhasilan kebijakan itu sendiri dapat dilihat dari dampak atau hasil yang dicapai. Maka perlu diketahui sejauh mana manfaat dan efektifitas kebijakan tersebut serta dampaknya terhadap masyarakat terutama masyarakat di Kota Malang. Menurut (Dunn, 2003:609) menyampaikan kriteria evaluasi dalam kebijakan yaitu efektifitas, efisiensi, kecukupan, pemerataan, responsivitas dan ketepatan.

Evaluasi dari adanya kebijakan ini untuk mengetahui seberapa baik kebijakan ini berjalan. Selain itu, evaluasi kebijakan rekayasa lalu lintas di Kota Malang dipergunakan untuk mengetahui sejauh mana efektifitas dan efisiensi sistemnya. Berdasarkan pokok-pokok pikiran yang telah disebutkan di atas, peneliti menemukan hasil bahwasanya efektivitas dari kebijakan

rekayasa lalu lintas ini menunjukkan hasil yang tidak efektif yaitu timbulnya permasalahan baru berupa dampak perekonomian, dampak sosial, dan efisiensi waktu. Efisiensi dari kebijakan rekayasa menunjukkan bahwa telah banyak usaha yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Malang untuk mengurangi kemacetan berupa rekayasa jalan, rekayasa jembatan, pengadaan perlengkapan jalan dan perbaikan transportasi. Kecukupan dalam rekayasa lalu lintas yaitu capaian dari rekayasa yang telah dilakukan Dishub Kota Malang menunjukkan bahwa rekayasa kurang cukup dalam mengatasi kemacetan dan jauh dari target yang telah ditentukan. Perataan dalam rekayasa lalu lintas sudah dilaksanakan pada seluruh kecamatan yang ada di Kota Malang dan biaya telah didistribusikan menurut tupoksi kegiatan dan disesuaikan dengan kebutuhan di lapangan. Responsivitas masyarakat terhadap kebijakan menunjukkan penolakan untuk rekayasa dilakukan, dan respon pemerintah terhadap masyarakat sudah cukup baik. Dan ketepatan rekayasa lalu lintas, adanya kendala dari pemerintah untuk mengatasi kemacetan yaitu berupa kepadatan masyarakat yang tidak diimbangi dengan penambahan infrastruktur sehingga kebijakan harus tetap dilaksanakan karena berdasarkan peraturan nasional, peraturan provinsi dan peraturan daerah.

Berdasarkan analisis yang dilakukan peneliti dalam melakukan evaluasi yang ditinjau dengan enam indikator menurut William n Dunn (2003) dapat diketahui bahwasanya, pada implementasi rekayasa lalu lintas di Kota Malang cukup baik. Dikatakan cukup karena ada beberapa poin dalam kebijakan ini yang dapat dievaluasi untuk perbaikan dalam pelaksanaan

kebijakan di kemudian hari, yaitu terkait keefektifan kebijakan. Dari hasil evaluasi yang telah dilakukan Dengan harapan untuk memberikan sumbangsih baik secara keilmuan maupun praktek dengan harapan menjadikan pengaplikasian kebijakan lebih baik dari pelaksanaan sebelumnya dari judul yang di angkat oleh peneliti **“Evaluasi Kebijakan Pemerintah Kota Malang Tentang Rakayasa Lalu Lintas Dalam Mengatasi Kemacetan”**.

1.2 Rumusan Masalah

1. Bagaimana Evaluasi Kebijakan Pemerintah Kota Malang Tentang Rekeyasa Lalu Lintas Dalam Mengatasi Kemacetan?
2. Apa saja dampak dari Kebijakan Pemerintah tentang rekeyasa lalu lintas?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah tersebut, maka tujuan yang hendak di capai dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui, mendeskripsikan dan menganalisis Evaluasi Kebijakan Pemerintah Kota Malang Tentang Rekeyasa Lalu Lintas Dalam Mengatasi Kemacetan.
2. Untuk mengetahui mendeskripsikan dan menganalisis dampak dari Kebijakan Pemerintah tentang rekeyasa lalu lintas.

1.4 Manfaat Penelitian

Di dalam penelitian sangat di harapkan adanya manfaat dan kegunaan karena nilai suatu penelitian ditentukan oleh besarnya manfaat yang dapat diambil dari penelitian tersebut. Adapun manfaat yang diharapkan peneliti dari penelitian ini antara lain:

1.4.1. Manfaat Teoritis

- a. Dari penelitian ini diharapkan menambah wawasan dan penguasaan teori tentang kajian evaluasi kebijakan publik yang dapat digunakan dalam penelitian karya ilmiah di bidang Ilmu Administrasi
- b. Diharapkan dengan adanya penelitian ini sebagai landasan pustaka untuk melakukan kajian lanjutan dengan tema yang serupa

1.4.2. Manfaat praktis

- a. Dengan penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan untuk meningkatkan keefektifitas dan efisiensi kebijakan pemerintah tentang rekayasa lalu lintas dalam mengatasi kemacetan di Kota Malang.
- b. Dengan penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan masukan terhadap pemangku kebijakan pemerintah tentang rekayasa lalu lintas dalam mengatasi kemacetan di Kota Malang untuk terus melakukan perbaikan-perbaikan dan penyempurnaan program sesuai dengan tujuan yang telah diharapkan.

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berjalannya rekayasa lalu lintas di Kota Malang selama 10 Tahun sejak 2013 dapat dikatakan berjalan dengan baik akan tetapi belum mencapai pada kata maksimal dalam mengatasi kemacetan. Dari proses evaluasi yang dilakukan oleh peneliti inilah diharapkan memberikan perbaikan akan berjalannya kebijakan ini. dari penelitian yang dilakkn peneliti mengenai Kebijakan Rekayasa Lalu Lintas Dalam Mengatasi Kemacetan Di Kota Malang Meliputi :

A. Evaluasi Kebijakan Pemerintah Kota Malang Tentang Rekayasa Lalu Lintas Dalam Mengatasi Kemacetan

Dalam penelitian mengenai evaluasi kebijakan rekayasa lalu lintas Di Kota Malang ini, dilaksanakan melalui 6 tahap evaluasi yakni:

1. Efektivitas Kebijakan Rekayasa Lalu Lintas

Ditemukan bahwasanya efektivitas dari implementasi kebijakan rekayasa lalu lintas di Kota Malang yang ditinjau dari kegiatan yang dilaksanakan dan hasil dari kegiatan rekayasa, dapat dikatakan dikatakan tidak efektif karena berdasarkan hasil temuan bahwa penerapan kebijakan rekayasa ini menimbulkan permasalahan baru, yaitu timbulnya kemacetan pada wilayah lain, tidak ada jalan alternatif yang mendukung dan menunjang, dan waktu yang

dibutuhkan hampir sama dengan waktu kemacetan terjadi. Pemerintah hanya memfokuskan pada satu permasalahan saja, padahal dalam perencanaan telah dilakukan kajian untuk menganalisis masalah dan dampak. tetapi Pemerintah tidak melihat dan berfikir terhadap masalah-masalah baru yang timbul dari adanya kebijakan tersebut.

2. Efisiensi Pada Kebijakan Rekayasa Lalu Lintas

Dari hasil analisis akar masalah kemacetan: kepadatan penduduk, kurang minat angkutan umum, kapasitas jalan, transportasi online, parkir *on the street*. Ditemukan beberapa usaha yang telah dilakukan oleh Dinas Perhubungan dalam mengatasi kemacetan di Kota Malang dapat dikatakan kurang efisien, karena berdasarkan hasil temuan kurangnya dukungan dari sarana prasarana, moral dan perilaku masyarakat serta dukungan dari berbagai pihak untuk membuat kebijakan ini menjadi kebijakan yang berhasil dan tepat sasaran serta manfaat yang kurang dirasakan oleh masyarakat.

3. Kecukupan Rekayasa Lalu Lintas

Ditemukan bahwasanya pelaksanaan rekayasa lalu lintas sudah berjalan baik dan mencapai hasil yang diinginkan yaitu dengan berkurangnya kemacetan pada wilayah yang telah mendapati rekayasa lalu lintas. Namun masih kurang cukupnya kebijakan rekayasa lalu lintas terhadap simpang. Capain dalam mengatasi kemacetan di Kota Malang dalam 3 tahun kebelakang masih kurang mencapai target yaitu pada tahun 2020: 39%, 2021: 46%, 2022: 53%.

Sedangkan dilihat dari kecukupan rekayasa lalu lintas di Kota Malang dikatakan kurang cukup karena kebijakan tersebut hanya mampu mengurangi kemacetan pada ruas jalan yang menghasilkan perhitungan LoS rata-rata pada Kondisi A (Arus stabil, kemaectan jarang terjadi), sedangkan untuk kinerja jalan bersimpang kebijakan tersebut belum mampu mengatasi kemacetan yang rata-rata setiap simpang di Kota Malang pada kondisi F (arus tidak stabil, dan terjadi kemacetan parah).

4. Perataan Kebijakan Rekayasa Lalu Lintas

Kebijakan rekayasa lalu lintas telah didistribusikan secara merata dengan tujuan untuk memberikan manfaat merata pada pengguna jalan, karena jalan setiap Kota Malang menghubungkan pada jalan wilayah-wilayah lain, sehingga dengan adanya rekayasa lalu lintas dapat memberikan manfaat pada seluruh pengguna jalan.

Sedangkan perataan pada biaya kebijakan. umber Daya yang digunakan yaitu dari APBD Kota Malang yang sudah ditetapkan dengan SK Wali Kota dan sudah dianggarkan dalam rencana strategis Dinas Perhubungan Kota Malang. Pendistribusian biaya dilakukan secara merata dan sesuai dengan tupoksi. Artinya, disesuaikan dalam rencana kegiatan yang akan dilakukan.

5. Responsivitas Terhadap Kebijakan Rekayasa Lalu Lintas

Berdasarkan hasil analisis, bahwasanya respon masyarakat terhadap masyarakat dikatakan kurang baik, ditunjukkan dengan

adanya aksi penolakan-penolakan yang dilakukan masyarakat terhadap pemerintah. Adanya penolakan, karena rekayasa membuat jalan semakin macet dan berdampak pada perekonomian. Sedangkan, respon pemerintah terhadap masyarakat sudah baik, karena pemerintah menanggapi respon tersebut secara langsung berupa, adanya pengajakan negoisasi dengan masyarakat. Untuk tanggapan secara tidak langsung yang diberikan oleh pemerintah yaitu dengan adanya fasilitas berupa aplikasi Sambat Ker. Aplikasi tersebut untuk menampung saran dan kritik oleh masyarakat dan dapat ditujukan pada seluruh instansi pemerintahan di Kota Malang.

6. Ketepatan Kebijakan Rekayasa Lalu Lintas

Ditemukan bahwasanya dengan penerapan kebijakan pada wilayah-wilayah tersebut dianggap mampu dan tepat dalam mengatasi kemacetan. Karena melihat berbagai kendala yang dialami Dinas Perhubungan yaitu terkait infrastruktur jalan di Kota Malang yang tidak bisa bertambah karena kepadatan di Kota Malang yang semakin meningkat setiap tahunnya. Sehingga kebijakan ini sebagai solusi untuk mengatasi kemacetan yang ada. Namun, dengan penerapan kebijakan tersebut kurang tepat jika dilaksanakan dalam jangka panjang karena terbukti menimbulkan dampak-dampak baru.

B. Dampak Dari Kebijakan Pemerintah tentang rekayasa lalu lintas

Dalam penelitian mengenai dampak dari kebijakan rekayasa lalu lintas Di Kota Malang ini, dilaksanakan melalui 4 tahap yaitu:

1. Dampak Sosial Ekonomi

Dari adanya rekayasa lalu lintas, memberikan dampak ekonomi yang buruk untuk masyarakat yang kawasannya terdampak rekayasa lalu lintas. Berdasarkan informasi yang peneliti peroleh, bahwa perekonomian para pelaku usaha di kawasan kayu tangan heritage mengalami penurunan yang drastis. Selain berdampak pada ekonomi masyarakat sekitar, kebijakan tersebut juga berdampak pada kenyamanan dan keamanan masyarakat karena dengan diberlakukannya satu arah, ruas jalan semakin lebar sehingga dijadikan arena kebut-kebutan kendaraan hal tersebut juga akan berdampak pada keselamatan, dan kriminalias.

2. Dampak pada keadaan di luar sasaran dan tujuan kebijakan

Adapun dampak kejadian diluar sasaran dalam target kebijakan rekayasa lalu lintas di Kota Malang diantaranya. Masih banyaknya pelanggaran dari masyarakat untuk menaati peraturan karena belum terbiasanya masayarkat dengan jalan satu arah, Menimbulkan konflik sosial, Adanya dampak sosial ekonomi pada masyarakat yang wilayahnya terdampak rekayasa. Dan masih tingginya angka kemacetan.

3. Dampak Pada Keadaan Sekarang Dan Keadaan Di Masa Yang Akan Datang

Dampak yang dirasakan sekarang baik dari masyarakat maupun pemerintah terkait pelaksanaan rekayasa lalu lintas pada

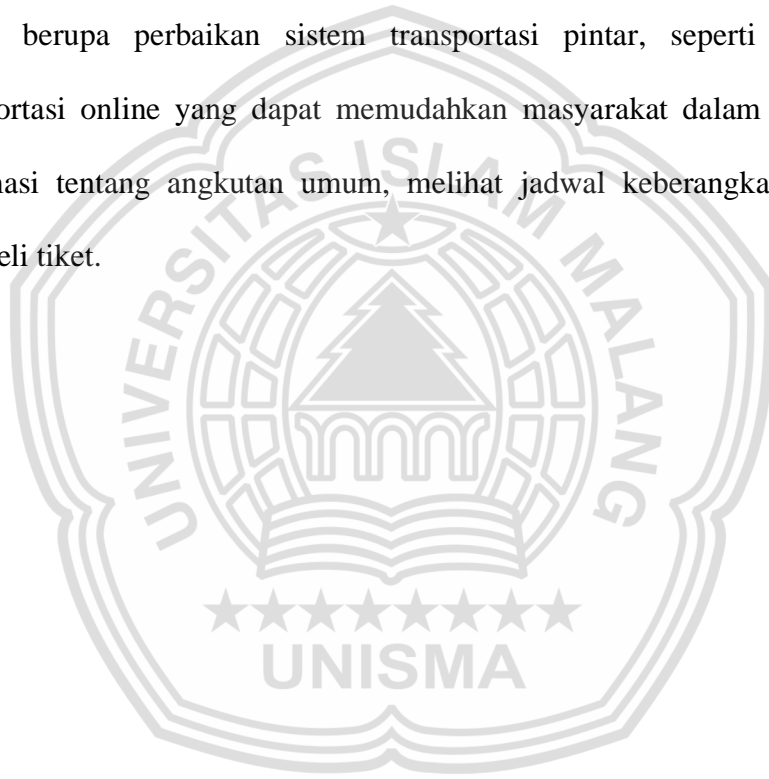
kawasan kayu tangan heritage menunjukkan hasil yang kurang baik. Karena dampak-dampak yang dirasakan masyarakat sekitar terkait dampak sosial ekonomi, dampak kenyamanan, keamanan dan dampak penambahan kemacetan yang semakin tinggi pada wilayah lain. Dari permasalahan-permasalahan baru yang muncul akibat rekayasa lalu lintas, akan berdampak buruk berkepanjangan kedepannya.

5.2 Saran

Setelah dilaksanakan proses evaluasi pada pelaksanaan rekayasa lalu lintas di Kota Malang, diharapkan adanya perbaikan untuk memperbarui kebijakan untuk mengatasi kemacetan di Kota Malang. Adapun saran-saran yang mungkin bisa peneliti berikan dan bermanfaat bagi Dinas Perhubungan Kota Malang ialah sebagai berikut:

1. Seharusnya pemerintah Kota Malang membuat peraturan untuk mengatur pembatasan jumlah kendaraan yang masuk di Kota Malang. Misalnya, masyarakat dari luar kota yang bekerja di Malang dan menggunakan sepeda motor. Maka orang tersebut harus memarkir kendaraannya di terminal dan melanjutkan perjalanan menuju kantornya dengan kendaraan umum.
2. Pemerintah Kota Malang semestinya melakukan koordinasi dengan pemerintah pusat guna adanya perbaikan dan pembaruan kebijakan dalam mengatasi kemacetan yang disesuaikan dengan kondisi pada setiap daerah.
3. Pemerintah Kota Malang semestinya meningkatkan kesadaran masyarakat untuk lebih menggunakan angkutan umum.

4. Pemerintah Kota Malang harus membuat peraturan bagi masyarakat pendatang dan berencana menetap di Kota Malang, sehingga dapat mengantisipasi terjadinya ledakan penduduk. Misalnya, dilakukan pembatasan terhadap pendatang yang belum mempunyai pekerjaan atau masih pengangguran tetapi tetap ingin tinggal di Kota Malang
5. Pemerintah Kota Malang semestinya melakukan revitalisasi angkutan umum berupa perbaikan sistem transportasi pintar, seperti aplikasi transportasi online yang dapat memudahkan masyarakat dalam mencari informasi tentang angkutan umum, melihat jadwal keberangkatan, dan membeli tiket.



DAFTAR PUSTAKA

Sumber Buku:

- Abdoellah, Y Awan & Rusfiana, Yudi. *Teori Dan Analisis Kebijakan*. Bandung: Alfabeta
- Alamsyah, Kemal. 2016. *Kebijakan Publik: Konsep dan Aplikasi*. Bandung: Media Citra Mandiri Press.
- Badjuri, Abdulkahar & Yuwono, Teguh. 2002. *Kebijakan Publik Konsep dan Strategi*. Semarang: Undip Press
- Dunn, William N. 2003. *Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Dwijowijoto, Riant Nugroho. 2003. *Formulasi, Implementasi, dan Evaluasi*. Jakarta: Gramedia.
- Miles, Matthew B. and A. Michael Huberman. 2014. *Qualitative Data Analysis: a methods sourcebook*. America: Arizona State University.
- Moleong, Lexy J. 2006. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosakarya
- Ripley, Reynald B & Grace A. Franklin. 1986. *Policy Implementation and Bueraucrary*. Dorsey Press. Chicago-Illions.
- Rudiyanto. 2014. *Rekayasa dan Manajemen Lalu Lintas: Teori dan Aplikasi*. Yogyakarta: Leutika Prio
- Sudharto P. Hadi. 1995. *Aspek Sosial Amdal*. Gadjah Mada University Press, Yogyakarta.
- Soekanto, Soerjono. 2001. *Pengantar Sosiologi*. Jakarta. Raja Grafindo.
- Sugiyono. 2011. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta
- Suharno. 2013. *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*. Yogyakarta: UNY Press
- Suharto, Edi. 2008. *Kebijakan Sosial Sebagai Kebijakan Publik*. Bandung: Penerbit Alfabeta
- Supriyati. 2011. *Metodologi Penelitian*. Bandung: Labkat Press.

- Tamin, Ofyar Z. 2000. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung: Penerbit ITB.
- Taufiqurakhman dkk. 2014. *Kebijakan Publik*. Jakarta: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Moestopo Beragama
- Wirawan. 2012. *Evaluasi Teori, Model, Standar, Aplikasi dan Profesi*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Wiryohandoyo, Sudarno. (2002). *Perubahan Sosial*. Yogyakarta: PT Tiara Wacana Yogya.
- Winarno, Budi. 2002. *Teori Dan Proses Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Penerbit Media Pressindo

Sumber Jurnal:

- Ariesandi, Ayu J. 2020. *Kebijakan Transportasi Umum (Angkot) Untuk Menanggulangi Kemacetan Jalan*. Jurnal Kebijakan Publik. Vol 11, No 2.
- Fatimah, Siti. 2022. *Kebijakan Pemerintah Dalam Mengatasi Kemacetan Di Kota Yogyakarta (Studi Penelitian Di Jalan Malioboro Dan Jalan Tentara Pelajar)*. POPULIKA. Vol. 10 No. 1.
- Junaidi, Ahmad. 2019. *Peran Dinas Perhubungan Kabupaten Jember Dalam Melakukan Rekayasa Lalu Lintas Jalan Tahun 2018*. Repository UM Jember.
- Kusumah, Dewi. 2022. *Implementasi Kebijakan Penanganan Kemacetan Di Kota Cirebon (Studi Kasus Di Jalan Pekiringan)*. Jurnal Ilmiah Publika. Vol 10, No 2.
- Nur, Busyra dkk. 2020. *Efektivitas Program Rttic Dan Atcs Untuk Mengatasi Kemacetan Di Kota Malang (Studi Kasus: Dishub Kota Malang)*. Prosiding Simposium Nasional.
- Sumekar, Rachmat. 2016. *Efektivitas Rekayasa Lalu Lintas Melalui Program Penambahan Lajur Khusus Sepeda Motor Di Kota Surabaya*. Jurnal Kebijakan dan Manajemen Publik.
- Wanto, Alfi Haris. 2022. *Strategi Pemerintah Kota Malang Dalam Meningkatkan Kualitas Pelayanan Publik Berbasis Konsep Smart City*. JPSI.

Sumber Skripsi:

Firmansyah. 2020. *Strategi Dinas Perhubungan Kota Jambi Dalam Mengatasi Kemacetan Di Kecamatan Alam Barajo*. Universitas Islam Negeri Sulthan Thaha Saifuddin Jambi.

Rohmi, Khayu. 2020. *Analisis Kebijakan Mengatasi Kemacetan Di DKI Jakarta*. Universitas Gadjah Mada.

Sumber Peraturan dan Perundang-undangan:

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 96 Tahun 2015 Tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen Dan Rekayasa Lalu Lintas.

Peraturan Wali Kota Malang Tahun 2016 Tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas Dan Fungsi Serta Tata Kerja Dinas Perhubungan.

Peraturan Walikota Malang nomor 35 Tahun 2013 Tentang Rekayasa Lalu Lintas Di Kawasanjalan Sumpersari Jalan Gajayana Jalan Mt. Haryono Jalan Di. Panjaitan Jalan Bogor.

Sumber Dokumen-Dokumen Resmi:

Berita Acara Hasil Kesepakatan Forum Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Evaluasi Sinkronisasi Transportasi Lokal dengan Transportasi wilayah di Provinsi Jawa Timur. Dinas Perhubungan Kota Malang.

Lakip. Laporan Akuntabilitas Kinerja Pemerintah. Dinas Perhubungan Kota Malang.

Renstra. Rencana Strategis. Dinas Perhubungan Kota Malang
Persentase Penduduk Miskin di Kota Malang, Jawa Timur, dan Indonesia. BPS Kota Malang.

Sumber Internet:

- Alifian, Muhammad Afnani. 2022. *Pakar Sosiolog UMM Komentari Kepadatan Mahasiswa di Kota Malang*. beritajatim.com. <https://beritajatim.com/pendidikan-kesehatan/pakar-sosiolog-umm-komentari-kepadatan-mahasiswa-di-kota-malang/>. Diakses pada 30 september 2022.
- Annur, Mutia C. 2022. Bukan Jakarta, Manakah Kota Termacet di Indonesia?. databoks. <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2022/01/13/bukan-jakarta-manakah-kota-termacet-di-indonesia>. Diakses pada 30 September 2022.
- Arifin, Zainul. 2022. Pelaku Usaha Tolak Rencana Penerapan Jalan Satu Arah di Kayutangan Heritage Kota Malang. Liputan6.com. <https://www.liputan6.com/surabaya/read/5164337/pelaku-usaha-tolak-rencana-penerapan-jalan-satu-arah-di-kayutangan-heritage-kota-malang>. Diakses pada 4 Maret 2023
- Edgar, Rifki. 2022. Kota Malang Sering Macet, Dewan Desak Pemkot Lebih Serius Tuntaskan Kemacetan, Tagih Janji Wali Kota. Tribunjatim.com. <https://jatim.tribunnews.com/2022/07/23/kotamalang-sering-macet-dewan-desak-pemkot-lebih-serius-tuntaskan-kemacetan-tagih-janji-wali-kota>. Diakses pada 30 September 2022.
- Ibrahim, M. Bagus. 2023. Spanduk Penolakan Satu Arah Bermunculan di Kayutangan Heritage Kota Malang. detik.com. <https://www.detik.com/jatim/berita/d-6516756/spanduk-penolakan-satu-arah-bermunculan-di-kayutangan-heritage-kota-malang>. Diakses Pada 3 Maret 2023.
- Indo, Beni. 2019. Akibat Kemacetan di Kota Malang, Pengamat Transportasi UB Sebut Ada Rp 20 Miliar Terbuang Sia-sia. Tribunjatim.com. <https://jatim.tribunnews.com/2019/01/01/akibat-kemacetan-di-kota-malang-pengamat-transportasi-ub-sebut-ada-rp-20-miliar-terbuang-sia-sia?page=all>. Diakses pada tanggal 18 Oktober 2022.

Peta Kota Malang. Website Resmi Pemerintah Daerah Kota Malang.

https://pemerintahan.malangkota.go.id/?page_id=954. Diakses Pada 13 Februari 2023

Wajar Macet, Pelajar-Mahasiswa Jejali Kota. Radarmalang.jawapos.

<https://radarmalang.jawapos.com/malang-raja/kota-malang/03/09/2022/wajar-macet-pelajar-mahasiswa-jejali-kota/>. Diakses pada 18 Oktober 2022.

