

**OPTIMALISASI KINERJA LALU LINTAS RUAS JALAN KEBUN RAYA  
BOGOR BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009  
TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN**

Sasi Kirana Puspita<sup>1</sup>, Nurwati<sup>2</sup>, Mulyadi<sup>3</sup>

<sup>1</sup>Fakultas Hukum Universita Djuanda

<sup>2</sup>Fakultas Hukum Universita Djuanda

<sup>3</sup>Fakultas Hukum Universita Djuanda

**ABSTRAK**

Pemerintah Kota Bogor mengeluarkan Keputusan Walikota Nomor 551-45-109 Tahun 2016 tentang penerapan Manajemen Sistem Satu Arah (SSA) untuk mengatasi kemacetan di jalan seputaran Kebun Raya Bogor. Penetapan SSA ini berdasarkan pada Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah pertama, menganalisis optimalisasi kinerja lalu lintas ruas jalan Kebun Raya Bogor, kedua, untuk mengetahui hambatan yang dihadapi dalam kinerja lalu lintas ruas Jalan Kebun Raya Bogor berdasarkan Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Penelitian ini menggunakan metode pendekatan yuridis-empiris yaitu hukum dikonsepsikan sebagai norma, kaidah, asas atau dogma-dogma. Hasil penelitian ini Hasil penelitian diketahui bahwa fenomena kesemrawutan lalu lintas paling mudah terlihat yaitu pada saat jam sibuk (antara jam 06.30-08.00), dimana waktu tersebut merupakan waktu aktivitas sekolah dan para pekerja. Pengamatan yang dilakukan di 19 titik pos-pos polisi lalu lintas di seluruh Kota Bogor. Kesimpulan penelitian diperoleh bahwa optimalisasi kinerja lalu lintas ruas Jalan Kebun Raya Bogor berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dinilai memiliki dampak 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.

Kata Kunci : Optimalisasi, Kinerja, Lalu Lintas.

## PENDAHULUAN

Salah satu permasalahan dalam lalu lintas adalah kemacetan atau kongesti. Kemacetan adalah situasi atau keadaan tersendatnya atau bahkan terhentinya lalu lintas yang disebabkan oleh banyaknya jumlah kendaraan melebihi kapasitas jalan. Kemacetan banyak terjadi di kota-kota besar, terutamanya yang tidak mempunyai transportasi publik yang baik atau memadai ataupun juga tidak seimbangya kebutuhan jalan dengan kepadatan penduduk Kota Bogor yang berjumlah 1.081.009 jiwa.<sup>1</sup>

Pertambahan jumlah kendaraan pribadi tidak berbanding lurus dengan kapasitas dan pertumbuhan jalan yang kemudian menyebabkan kemacetan di ruas-ruas jalan di Kota Bogor yaitu di ruas Jalan Padjajaran, Jalan Jalak Harupat, Jalan Ir. H. Juanda, Jalan Otto Iskandar dan jalan di seputar Kebun Raya Bogor. Hal ini disebabkan karena jumlah kendaraan permenit yang masuk dari 5 arah permenitnya kurang lebih sebanyak 191 kendaraan dan keluar ke 4 arah sebanyak 149 kendaraan permenit. Jalan seputaran Kebun Raya Bogor terdiri dari dua arah yang mempunyai kapasitas setiap jalurnya sebanyak 4 baris kendaraan 2 sepeda motor dan 2 roda empat, kapasitas Jalan seputaran Kebun Raya Bogor sebanyak 2.390 kendaraan.

Untuk mengatasi masalah kemacetan di Kota Bogor maka Pemerintah Daerah Kota Bogor mengeluarkan Keputusan Walikota Bogor Nomor 551-45-109 Tahun 2016 tentang Penerapan Ruas Jalan di Seputar Kebun Raya Bogor Dengan Penerapan Manajemen Sistem Satu Arah yang di dasarkan pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

---

<sup>1</sup> Laporan Tahunan DLLAJ Kota Bogor 2023

Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan suatu langkah yang dilakukan untuk mengatur jaringan lalu lintas dan angkutan jalan. Diberlakukannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ialah bertujuan untuk menciptakan kondisi lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, lancar, tertib dan teratur. Hal ini dimaksudkan sebagai kontrol dalam perkembangan transportasi yang sangat cepat dan memiliki mobilitas tinggi di segala bidang.<sup>2</sup>

Penetapan Sistem Satu Arah (SSA) di kota Bogor merupakan salah satu bentuk penerapan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang juga terdapat pro dan kontra dalam penerapannya. Pada sisi yang pro tujuan sistem satu arah ini, yaitu untuk mengatasi kemacetan, menata estetika kota, serta memudahkan akses lokasi pelayanan publik. Di sisi kontra rute perjalanan yang mengitari Kebun Raya Bogor mengakibatkan jarak yang terasa lebih jauh sehingga tidak efisien waktu, konsumsi bahan bakar menjadi lebih meningkat. Keberhasilan dari penetapan SSA di kota Bogor ini bergantung pada penerapannya di lapangan yang dijalankan secara optimal dan perlu untuk diteliti lebih lanjut. Berdasarkan uraian di atas, peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“Optimalisasi Kinerja Lalu Lintas Ruas Jalan Kebun Raya Bogor Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”**.

## **METODE PENELITIAN**

Penelitian dilakukan dengan cara ilmiah, maka diperlukan metode penelitian yang mencakup langkah-langkah ilmiah yang perlu digunakan peneliti.

Penelitian ini merupakan penelitian yuridis empiris yaitu sebuah penelitian yang melakukan kajian terhadap gejala hukum yang terjadi dalam masyarakat.

Gejala atau fenomena yang terjadi dalam masyarakat diteliti secara ilmiah untuk menemukan solusi bahkan melahirkan teori dari hasil temuan peneliti.

Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis normatif yaitu pendekatan peraturan perundang-undangan, teori, norma dan doktrin dalam mengkaji masalah penelitian. Bahwa pendekatan normatif ini dipakai karena setiap masalah yang terjadi dalam masyarakat harus dilihat relevansinya dengan peraturan perundang-undangan, teori, norma dan doktrin sehingga peneliti mempunyai kerangka analisis yang baik dan sistematis.

Analisis yang digunakan adalah analisis kualitatif deskriptif, yaitu sebuah analisis dengan penyajian data secara deskripsi untuk memberikan gambaran yang menyeluruh tentang hasil kajian terhadap objek penelitian yang kaji. Data dinarasikan dalam bentuk paparan yang memuat hasil pemikiran peneliti, pendekatan yang digunakan, sehingga pembaca dapat memahami secara detail konsep yang peneliti hasilkan dari penelitian yang dilakukan.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Optimalisasi Kinerja Lalu Lintas Ruas Jalan Kebun Raya Bogor Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan**

Optimalisasi kinerja lalu lintas ruas jalan merupakan upaya yang dilakukan oleh pihak dinas lalu lintas angkutan jalan, dinas perhubungan, dan kepolisian untuk mewujudkan fungsi lalu lintas dengan menggunakan segala instrumen lalu lintas sehingga terciptanya keselamatan, kenyamanan dan ketertiban dalam berlalu lintas.

Untuk menghindari kemacetan yang sering terjadi dalam lalu lintas dan merupakan masalah utama di perkotaan termasuk kota Bogor. Kemacetan

yang terjadi di kota Bogor yaitu penyeberangan orang, pengeteman angkutan umum, on street parking, pedagang kaki lima, serta keluar masuk sekolah/kantor, dan banyaknya konflik di persimpangan. Akibat sistem setoran mempengaruhi perilaku pengemudi seperti pengeteman angkutan umum, hal tersebut akan membuat kinerja angkutan umum turun.<sup>2</sup>

Berdasarkan hasil wawancara kepada pihak DLLAJ salah satu upaya yang dapat dilakukan untuk mengoptimalkan kinerja lalu lintas adalah dengan penerapan sistem satu arah selain efektif juga biaya rekayasanya yang cukup murah dalam meningkatkan kapasitas jalan hingga 100%. beberapa titik lalu lintas yang sering terkena kemacetan dan menjadi sasaran bagi Pemerintah Kota Bogor dalam optimalisasi kinerja lalu lintas adalah seputar Kebun Raya Bogor (KRB), Jalan yang terkena Sistem Satu Arah yaitu ruas Jalan Ir. H. Djuanda 1 (Dempom-SMA 1), Jalan Ir. H. Djuanda 2 (SMA 1–SMA 1–BNI Paledang), Jalan Ir. H. Djuanda 3 (BNI Paledan –BTM), Jalan Ir. H. Djuanda 4 (BTM–Pasar Bogor), Jalan Jalak Harupat 1 (Rumdin–Sempur), Jalan Jalak Harupat 2 (Sempur–Dempom), Jalan Otto Iskandardinata (Pasar Bogor–Tugu Kujang), Jalan Pajajaran 2 (Tugu Kujang–Rumdin). Penerapan SSA seputar KRB untuk mengatasi kemacetan di pusat Kota Bogor, meningkatkan Level of Service (LOS) pada jalan koridor utama dan jalan pendukung SSA seputar KRB, dan mempercepat waktu tempuh keliling KRB.<sup>3</sup>

Sejak tanggal 01 April 2016 pemerintah kota Bogor melalui DLLAJ dan kepolisian khususnya satlantas telah menerapkan sistem satu arah pada ruas jalan pada jalan-jalan tersebut.

---

<sup>2</sup> Hasil Wawancara Dengan DLLAJ Kota Bogor, pada hari Senin, 21 Agustus 2023, Pukul 11.16 WIB.

<sup>3</sup> *Ibid.*

Penerapan sistem satu arah ini tentunya memiliki kelebihan dan kekurangan, berikut kelebihan dan kekurangan sistem satu arah:

### 1. Kelebihan

- Kecepatan yang meningkat

Kecapatan yang meningkat membuat pengendara akan semakin cepat sampai pada tempat yang dituju, sehingga meminimalisir biaya perjalanan khususnya bahan bakar.

- Menghindari atau kurangnya kecelakaan

Setiap pengendara berhak mendapat pelayanan lalu lintas yang dapat memberikan kenyamanan dan bebas kecelakaan, oleh karena itu pemerintah melalui DLLAJ harus mewujudkannya bagi pengguna jalan.

- Ruas jalan berkapasitas besar

Ruas jalan lebih besar akan memudahkan pengendara dalam memanfaatkan jalan sehingga mudah menghindar dari kendaraan lainnya.

- Mudah dalam pengkoordinasian sinyal lalu lintas

Rambu-rambu lalu lintas memiliki peran yang sangat penting dalam menertibkan lalu lintas, oleh karena itu setiap jalan wajib memiliki rambu lalu lintas yang dapat memberikan sinyal bagi para pengendara agar dapat memujudkan ketertiban dan keselamatan dalam berlalu lintas.

- Mudah untuk bermanuver di sekitaran kendaraan yang agak lambat

Dengan jalan satu arah, bagi pengendara yang ingin mendahului kendaraan lain memiliki kesempatan yang cukup leluasa dan mudah untuk mendahului

- Bisa memanfaatkan pinggiran jalan untuk berhenti dalam waktu tertentu

Bagi kendaraan yang mogok atau bagi sopir yang ngantuk atau dapat memanfaatkan bahu jalan dan tidak terlalu berdampak pada kemacetan.

## 2. Kekurangan

- Perlunya rambu tambahan
- Adanya larangan berbelok
- Terbatasnya akses masuk
- Bagi kendaraan yang hendak berputar harus menunggu sampai pada jalan yang diperbolehkan
- Berdampak pada pelaku usaha
- Kurangnya kesempatan untuk berbalik arah

Dalam mengoptimalkan kinerja lalu lintas perlu mengkaji secara teoritis dan empiris, secara teoritis terdapat dua unsur yang paling penting dalam merekayasa lalu lintas yang dilakukan secara normatif dan empiris, secara normatif diperlukan regulasi yang baik, pengaturan atau konten yang tepat, selain itu lembaga yang kompeten yang berwenang mengatur lalu lintas, hal ini sesuai dengan teori sistem hukum yang dikemukakan oleh Lawren Friedman yang mengemukakan bahwa agar hukum itu baik, maka terdapat tiga unsur yang saling melengkapi, yaitu substansi hukum, struktur hukum, dan budaya hukum.

Berkaitan dengan kinerja lalu lintas substansi hukum atau isi dari regulasi harus dapat mencerminkan pengaturan hukum yang baik, sehingga implementasinya pun akan menjadi baik.

Sedangkan struktur hukum bila dikaitkan dengan kajian ini maka yang dimaksud adalah pihak DLLAJ dan Satlantas Polresta Bogor, kedua instansi ini harus dapat membuat dan mengimplementasikan isi dari regulasi sesuai dengan kehendak regulasi tersebut.

Sementara budaya hukum yang dimaksud adalah bahwa setiap pengendara yang menggunakan lalu lintas harus mengetahui setiap aturan yang diberlakukan oleh karena itu hukum itu harus dapat diterima dalam masyarakat, oleh karena masih ada masyarakat yang suka melanggar aturan lalu lintas maka aturan itu harus memberikan pemahaman kepada masyarakat tentang pentingnya menaati aturan lalu lintas.

Model Implementasi kebijakan dari Grindle lebih menekankan pada makna implementasi kebijakan sebagai proses administrasi dan politik, yaitu lebih memperhitungkan realita-realita kekuasaan atas kemampuan kelompok yang dominan dan berpengaruh. Implementasi kebijakan menurut Grindle bukanlah sekedar bersangkut paut dengan mekanisme penjabaran keputusan-keputusan politik ke dalam prosedur-prosedur rutin lewat saluran-saluran birokrasi, melainkan lebih dari itu, implementasi kebijakan juga menyangkut masalah konflik, keputusan dan siapa memperoleh apa dari suatu kebijakan.<sup>4</sup>

Keberhasilan implementasi dari suatu kebijakan sangat ditentukan dari derajat *implement ability* dari suatu kebijakan (yaitu kemampuan kebijakan

---

<sup>4</sup> MS. Grindle, *Public Choice and Policy Change: The Political Economy Of Reform In Developing Countries*, The Johns Hopkins University Press, London, 2011, Hlm.217.



tersebut untuk diimplementasikan). Hal penting yang perlu diperhatikan dalam Implementasi Kebijakan Publik yaitu:<sup>5</sup>

1. Perilaku dari lembaga-lembaga administrasi atau badan-badan yang bertanggungjawab atas suatu program berikut pelaksanaannya terhadap kelompok-kelompok sasaran.
2. Berbagai jaringan kekuatan politik, sosial, dan ekonomi yang langsung berpengaruh terhadap perilaku berbagai pihak yang terlibat dalam program.
3. Dampak (yang diharapkan ataupun yang tidak diharapkan) terhadap program berikut.

Kinerja lalu lintas tidak terlepas dari kebijakan unsur pimpinan instansi yang memiliki kewenangan untuk mengatur bagaimana lalu lintas dapat berfungsi dengan baik.

Menurut penulis dengan berdasarkan pada data lapangan yang diperoleh bahwa kebijakan pimpinan memiliki peran yang cukup penting dalam pengaturan lalu lintas, jika merujuk UU No. 22 Tahun 2009 maka hanya secara normatif mengatur tentang bagaimana lalu lintas berfungsi secara umum, aturan tentang sanksi, rambu-rambu yang perlu ditaati oleh pengguna jalan raya.

Berdasarkan pantauan di lapangan selama uji coba SSA masih menyisakan banyak persoalan dan belum dapat dijadikan solusi mengatasi kemacetan di pusat kota. Malah menambah, bahkan memindahkan kemacetan di beberapa ruas jalan non SSA, seperti di Jalan Ahmad Yani, Pemuda, RE

---

<sup>5</sup> *Ibid.*

Martadinata, KS Tubun, Sholeh Iskandar, dan Jalan Empang menuju Ciapus melalui Pancasan.<sup>6</sup>

Oleh karena itu perlu inovasi pelaku kebijakan yang dapat memberikan solusi dalam mengatasi kemacetan di jalan raya. Kebijakan ini tentunya harus mampu menjawab persoalan yang terjadi dalam lalu lintas, dan tidak menimbulkan keresahan bagi masyarakat.

Dengan melihat adanya pro dan kontra di masyarakat terkait dengan SSA ini, maka harus ada data kualitatif dan statistik yang akurat. Sebaiknya untuk penyeimbangannya ini ada [badan](#) atau lembaga khusus yang independen untuk melakukan survei dan memberikan rekomendasinya soal lalu lintas ini.

Beberapa permasalahan yang terjadi yakni adanya penambahan volume kendaraan yang mengarah dari Jalan Pajajaran, Kecamatan Bogor Utara dan dari Simpang Borr yang mengarah ke Jalan A Yani Kecamatan Tanah Sareal. Maka dampak yang terjadi adalah penumpukan kendaraan yang mengarah jalur Jalan Sholeh Iskandar sampai dengan Simpang Jambu Dua.

Penerapan Sistem Satu Arah di Kota Bogor merupakan langkah inovatif tersebut diambil dengan tujuan meningkatkan kelancaran arus lalu lintas di keempat ruas jalan yang ada di lingkaran KRB, menghemat waktu perjalanan dan meningkatkan kecepatan lalu lintas. Sebagai pusat kota, lingkaran KRB memikul beban 1,2 juta perjalanan orang setiap hari. Kesibukan aktivitas masyarakat di lingkaran KRB termasuk kesibukan lintas sekitar 600.000 orang commuter yang hendak menggunakan kereta api atau bus antar kota. Sebanyak 50% commuter berasal dan datang dari luar kota.

---

<sup>6</sup> Hasil Wawancara dengan DLLAJ Kota Bogor, Hari Kamis, 24 Agustus 2023 Pukul 09.45 WIB.

Eksistensi UU lalu lintas sebagai peraturan yang mengatur lalu lintas di Indonesia merupakan wujud negara hukum yang mana segala sesuatu yang menyangkut dengan kepentingan publik perlu diatur dengan peraturan yang tertulis, maka peraturan tersebut harus memenuhi unsur, yuridis, filosofis, dan sosiologis.

Bila dikaitkan dengan persoalan lalu lintas yang dikaji dalam kajian, maka UU lalu lintas memenuhi kepentingan negara dan masyarakat khususnya dalam berlalu lintas. Adapun beberapa unsur hukum adalah sebagai berikut ini:

1. Mengatur Tingkah Laku Masyarakat

Seperti yang disebutkan sebelumnya, tujuan utama dari hukum adalah untuk mengatur tingkat laku seseorang dalam bermasyarakat. Artinya, setiap tingkah laku dalam interaksi manusia di dalam masyarakat diatur dalam hukum. Jika dikaitkan dengan skripsi saya maka hukum yang dimaksud adalah Peraturan Walikota Bogor Nomor 13 Tahun 2016 tentang Manajemen Dan Rekayasa Lalu Lintas yang mengatur tingkah laku masyarakat dalam melakukan aktivitas berlalu lintas di seputar kawasan Kebun Raya Bogor.

2. Hukum Dibuat oleh Lembaga Khusus

Peraturan perundang-undangan harus dibuat oleh lembaga atau instansi yang kompeten, dalam hal ini dalam bidang rekayasa atau pengaturan lalu lintas harus dibuat oleh pemerintah melalui DLLAJ atau pihak kepolisian yang berwenang dan memiliki kompetensi dalam bidang tersebut, sebagai contoh Peraturan Walikota Bogor Nomor 13 Tahun 2016 tentang Manajemen

Dan Rekayasa Lalu Lintas dibuat oleh Pemerintah Daerah Kota Bogor melalui walikota yang berwenang untuk membuat suatu hukum yang mengatur lalu lintas di Kota Bogor.

### 3. Peraturan Bersifat Memaksa

Setiap peraturan yang dibuat oleh pemerintah atau lembaga lain yang berwenang jika sudah disahkan maka peraturan tersebut harus ditaati, jika tidak ditaati maka dapat dipaksakan untuk ditaati demi terwujudnya ketertiban, oleh karena itu, peraturan harus memenuhi landasan filosofis, yuridis dan sosiologis, begitu juga dengan peraturan wali kota yang mengatur tentang manajemen dan rekayasa lalu lintas di wilayah kota Bogor. Semua warga kota Bogor maupun warga lain yang menggunakan jalan raya di wilayah kota Bogor harus menaati perda tersebut.

### 4. Sanksi/ Hukuman Bagi Pelanggar Hukum

Sanksi merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari peraturan perundang-undangan, sanksi dimaksudkan untuk memberikan efek jera kepada pelanggar lalu lintas, sehingga pemberian sanksi akan mendukung jalannya peraturan yang dibuat dalam hal ini Peraturan Walikota Bogor Nomor 13 Tahun 2016 tentang Manajemen Dan Rekayasa Lalu Lintas memberikan sanksi bagi pelanggar penjatuhan sanksi terhadap pelaku pelanggaran lalu lintas masih mengacu pada tabel tilang (kesepakatan Diljapol) dengan nominal denda.

Dari analisa di atas, maka penulis menarik suatu pemahaman bahwa optimalisasi kinerja lalu lintas di jalan kebun raya Bogor dapat dilakukan melalui kebijakan Sistem Satu Arah, pembatasan area putar, pengalihan sebagian area

keluar gang yang terhubung dengan jalan raya di wilayah kebun raya Bogor, peningkatan sanksi bagi pelanggar lalu lintas, peningkatan kinerja aparat.

## **B. Hambatan Dalam Kinerja Lalu Lintas Ruas Jalan Kebun Raya Bogor Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan**

Dalam pelaksanaan pengaturan kinerja lalu lintas dengan tujuan untuk menghindari kemacetan dan mengarahkan pengendara pada jalur yang tepat, serta menjaga agar tidak terjadi kecelakaan, terdapat beberapa hambatan. Berdasarkan data lapangan yang peneliti peroleh, hambatan yang dihadapi dalam kinerja lalu lintas ruas jalan kebun raya Bogor adalah:

1. Kurang efisien untuk masyarakat, khususnya masyarakat luar bogor yang belum paham jalur jadi cenderung berputar putar (untuk sistem 1 arah ).

Salah satu hambatan yang dihadapi adalah karena masyarakat luar Bogor yang memasuki jalan raya kebun raya tidak mengikuti jalur yang diatur dinas perhubungan dan Kepolisian, sehingga berputar pada jalur yang tidak tepat.

Masyarakat perlu memahami kinerja lalu lintas demi kepentingan bersama, namun terkadang masyarakat tidak dapat memahami tujuan kinerja lalu lintas, sehingga banyak yang melakukan pelanggaran, meski demikian pihak kepolisian khususnya Satlantas selalu berupaya agar memberikan pemahaman kepada masyarakat agar memahami tujuan kinerja lalu lintas.

2. Volume kendaraan menjadi membludak dikarenakan jumlah kendaraan dan lahan parkir yang kurang di kawasan kebun raya bogor sehingga perlu adanya fasilitas parkir dari pihak kebun raya.

Masalah lain yang dihadapi dalam kinerja lalu lintas adalah jumlah kendaraan yang terlalu banyak. Jumlah kendaraan terlalu banyak membuat kinerja lalu lintas menjadi sedikit rumit, oleh karena itu harus ada pengaturan waktu keluar kendaraan pada jam-jam tertentu sehingga dapat menghindari penggunaan jalan yang lebih besar dalam waktu yang bersamaan.

3. Masyarakat yang masih acuh terhadap aturan dari pemerintah

Perilaku tidak taat aturan lalu lintas dapat menyebabkan kinerja lalu lintas tidak tercapai dan bahkan menimbulkan kemacetan atau kecelakaan. Salah satu hambatan yang dihadapi dalam upaya optimalisasi kinerja lalu lintas adalah karena masyarakat tidak mau menaati aturan lalu lintas.

Oleh karena itu, bagi masyarakat yang melakukan pelanggaran terhadap aturan lalu harus disanksi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

4. Kurangnya pengetahuan tentang adanya rambu

Rambu lalu lintas merupakan petunjuk bagi pengendara agar tertib dalam berlalu lintas, tidak menimbulkan kemacetan dan kecelakaan, namun banyak masyarakat yang tidak mengerti dan paham fungsi rambu lalu lintas.

5. Kurang efisien karena masih banyak warga yang sudah tau sistem 1 arah namun masih melanggar

Masih banyak masyarakat yang melanggar aturan sistem satu arah meskipun sudah diatur oleh pihak yang berwenang, namun belum ditaati secara baik.

Dari hasil temuan tersebut, menurut penulis dapat terjadi karena terus berkembangnya jumlah kendaraan di wilayah kota Bogor, baik kendaraan roda dua maupun roda empat, dan kendaraan dengan jumlah roda lebih dari empat, maka perlu adanya upaya yang dilakukan oleh pemerintah dalam mengatasi permasalahan tersebut, menurut penulis ada dua upaya yang dapat dilakukan, yaitu, secara normatif dan empiris.

**Secara normatif**, peraturan tentang kinerja lalu lintas harus dapat menjawab persoalan lalu lintas di kota Bogor, yang meliputi manajemen, penerapan, dan sanksi.

**Secara empiris**, implementasi peraturan harus sesuai dengan apa yang dicita-citakan, sehingga aparat yang berwenang dan bertugas harus benar-benar memfungsikan regulasi sebagai alat yang dapat merekayasa arus lalu lintas di wilayah kota Bogor khususnya area Kebun Raya. Hal ini sejalan dengan pendapat hukum bahwa *law as a tool* hukum sebagai alat rekayasa sosial. Dengan demikian, untuk mengatasi hambatan dalam masalah lalu lintas di area Kebun Raya Bogor, perlu pengaturan yang baik, aparat yang kompeten, rekayasa arus lalu lintas saat aktifitas masyarakat dimulai, baik saat jam-jam kerja, waktu istirahat dan maka maupun pulang kerja, waktu bekerja merupakan hal penting yang perlu diperhatikan bagi aparat dalam mengatur arus lalu lintas dan hari-hari yang membuat aktifitas masyarakat meningkat dari biasanya.

## KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan maka dapat disimpulkan bahwa, optimalisasi kinerja lalu lintas ruas Jalan Kebun Raya Bogor berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan diterapkan SOP yang digunakan dari Satlantas Polresta Bogor Kota dan Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kota Bogor dan 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. Kinerja lalu lintas ruas jalan KRB ini dapat dioptimalisasikan dengan menerapkan dan meningkatkan kesadaran hukum masyarakat kota Bogor dalam berlalu lintas agar penerapan SSA di ruas jalan KRB ini dapat terlaksana dengan baik dan lancar.

## REFERENSI

- Abubakar I., dkk, *Menuju Tertib Lalu Lintas*, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Departemen Perhubungan, Jakarta, 2005.
- Alik Ansyori Alamsyah, *Rekayasa Lalu Lintas*. Jakarta: UMM Press, 2018.
- Anton Moeljono, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Gramedia, Jakarta, 2013.
- Dimyanti, Khudzaifah dan Kelik Wardiono, *Metode Penelitian Hukum (Buku Pegangan Kuliah)*. UMS, Surakarta, 2014
- F.D. Hobbs, *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta, 2015.
- H.S. Djajoesman, *Polisi dan Lalu Lintas*, Dinas Hukum Polri, Jakarta, 2016
- Ikhsan, Muhamad. *Lalu Lintas dan Permasalahannya*, UGM, Yogyakarta, 2009.
- Josefhine Debora Putri, *Sistem Satu Arah (Seputar Kebun Raya Bogor)*, Manajemen Keselamatan Transportasi Jalan, Jakarta, 2018.



Maria Farida Indrati, *Ilmu Perundang-undangan: Dasar-Dasar dan Pembentukannya*, Sekretariat KIH-UI, Jakarta, 2016.

Martin Roestamy, Endeh Suhartini, dan Ani Yumarni, *Pedoman Penulisan Skripsi pada Fakultas Hukum*, Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Djuanda, Bogor, 2020

Ofyar Z. [Tamin](#), *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, Bandung: ITB, 2010.

Oglesby Clarkson H, *Teknik Jalan Raya*, Gramedia, Jakarta, 2019.

Rachmat Trijono, *Kamus Hukum*, Depok: Kemang Studio Aksara, 2016.

Rinto Yulianto, T.N. Syamsah, dan Mulyadi, *APPLICATION TRAFFIC MANAGEMENT TASKJ*, Jurnal Hukum DE'RECHHTSSTAAT ISSN 2442-5303 Volume 1 Nomor 2 Okt 2015

Satjipto Rahardjo, *Menuju Kepolisian Republik Indonesia Mandiri Yang Profesional*, Yayasan Tenaga Kerja, Jakarta, 2000.

S.P. Warpani, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Bandung: ITB, 2012

T.N. Syamsah dan Junaidi, *Violation Technical Requirements And Feasibility Road Usage "Racing Exhaust"*, Jurnal Hukum De'rechtsstaat. P-ISSN:2442-5303. E-ISSN:2549-9874. Volume 2 No. 1, Maret 2016

## **II. Peraturan Perundang-undangan:**

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Peraturan Walikota Bogor Nomor 13 Tahun 2016 tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Kawasan Seputar Kebun Raya Bogor