

EFEKTIVITAS KEBIJAKAN ONE WAY DALAM MENGATASI KEMACETAN PUNCAK KABUPATEN BOGOR

M.Renaldi¹, Venni Alfrianni², Melia Dewi Nur Setiyani³, Faisal Tri Ramdani⁴, Denny
Hernawan⁵

¹²³⁴ Administrasi Publik, Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik, Universitas Djuanda
Korespondensi :¹renaldimuhamad74@gmail.com ²Vennibawamenewi@gmail.com
³meliadns84@gmail.com

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi efektivitas kebijakan One Way yang diterapkan di jalur Puncak Bogor sebagai upaya mengatasi kemacetan yang sering terjadi, terutama pada hari libur nasional dan akhir pekan. Dengan pendekatan kualitatif deskriptif, data dikumpulkan melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kebijakan One Way telah berjalan efektif dan sesuai dengan tujuan yang ditetapkan, terbukti dari respon positif masyarakat yang mampu menerima dan menyesuaikan diri dengan kebijakan ini. Meskipun demikian, terdapat beberapa kendala seperti kurangnya sosialisasi yang memadai dan ketidakjelasan regulasi yang masih perlu diperbaiki. Masyarakat juga menyarankan agar ada undang-undang yang lebih kuat untuk mendukung kebijakan ini, serta pelebaran ruas jalan di daerah Puncak sebagai alternatif jika kebijakan One Way tidak selalu efektif. Selain itu, diperlukan fasilitas pendukung seperti billboard untuk memudahkan pengguna jalan mengetahui jadwal pemberlakuan kebijakan. Pihak kepolisian lalu lintas juga diharapkan melakukan evaluasi berkala untuk memperbaiki pelaksanaan kebijakan ini. Secara keseluruhan, kebijakan One Way di jalur Puncak telah memberikan dampak positif, meskipun masih ada ruang untuk perbaikan dalam implementasinya

Kata Kunci: Efektivitas, Kebijakan, One Way, Kemacetan

PENDAHULUAN

Saat ini, kemacetan bukanlah sesuatu yang langka bagi setiap pengguna jalan. Tidak hanya terjadi di jalan-jalan utama ibu kota, tetapi juga di daerah pariwisata seperti Puncak Bogor. Daerah ini sering kali ramai oleh wisatawan, baik dari luar maupun sekitar Bogor, yang datang untuk berlibur. Hal ini menyebabkan kemacetan yang sering terjadi di beberapa bagian jalur tersebut. Beberapa hal yang menjadi penyebab kemacetan termasuk banyaknya persimpangan di jalan Puncak, volume kendaraan yang melebihi kapasitas jalan, serta kegiatan lain seperti pedagang kaki lima, toko-toko, dan tempat wisata yang ada di sekitarnya.

Data yang diterima menunjukkan peningkatan jumlah kendaraan dari tahun 2023 ke 2024 sebesar 7000 kendaraan. Peningkatan jumlah kendaraan yang memasuki daerah jalur puncak mungkin saja akan selalu meningkat, mengingat selain daerah puncak adalah Kawasan wisata jalur puncak juga jalur alternatif untuk ke daerah Cianjur. Titik-titik kemacetan sering terjadi di beberapa persimpangan, seperti simpang Pasir Muncang, simpang Megamendung, simpang Kongsu/Pasar Cisarua, simpang Taman Safari, dan simpang Masjid Attawun. Penyebab utamanya adalah tingginya jumlah wisatawan yang mengunjungi daerah tersebut. Untuk mengatasi masalah ini, pihak kepolisian lalu lintas Bogor menerapkan rekayasa jalan dengan sistem *one way*. Langkah ini bertujuan untuk mengurangi kemacetan dan mencegah penumpukan kendaraan yang mungkin terjadi.

Kebijakan ini merupakan solusi terakhir setelah upaya-upaya sebelumnya tidak berhasil, terutama mengingat peningkatan volume kendaraan yang terjadi setiap tahun. Pemberlakuan kebijakan *one way* hanya dilakukan pada hari libur nasional dan akhir pekan. Hal ini dipilih setelah pertimbangan matang, dengan tujuan untuk meminimalkan gangguan lalu lintas sehari-hari. Tujuannya adalah untuk menghindari gangguan terhadap aktivitas sehari-hari warga lokal, seperti

pergi bekerja, bersekolah, dan kegiatan lainnya. Pemberlakuan kebijakan ini dilakukan pada jam-jam tertentu, yang diatur berdasarkan situasi dan kondisi lalu lintas. Menurut informasi yang disampaikan, kebijakan *one way* dimulai dari pukul 07.00 hingga 12.00 WIB untuk arah penurunan, dan dari pukul 12.00 hingga 16.00 WIB untuk arah kenaikan. Pengaturan ini dimulai dari gerbang Jalan Tol Gadog dan jalur arteri Puncak (Pom Bensin Patung Ayam), serta dari kawasan Riung Gunung dan Restoran 2 Alam. Penerapan kebijakan ini diharapkan dapat memberikan manfaat positif bagi masyarakat setempat dan wisatawan yang datang dari luar. Namun, dalam praktiknya, terdapat beberapa kekurangan yang perlu diperhatikan. Salah satunya adalah kurangnya pengetahuan masyarakat tentang kebijakan ini, disebabkan oleh kurangnya sosialisasi yang memadai. Selain itu, kurangnya regulasi yang jelas juga menjadi masalah, yang menyebabkan pihak kepolisian lalu lintas menghadapi dilema. Kekurangan ini terjadi karena tidak ada perlindungan hukum yang cukup kuat terkait kebijakan tersebut. Saat ini, kebijakan ini memberikan prioritas kepada kendaraan roda 4. Namun, pihak Polantas mengacu pada undang-undang tentang Diskresi dan Peraturan Perhubungan No. 84 Tahun 2021 mengenai sistem ganjil genap di Puncak sebagai panduan. Meskipun masih menghadapi beberapa tantangan, pihak kepolisian lalu lintas menganggap ini sebagai pendekatan yang efektif meskipun kadang-kadang mengalami kesulitan dalam implementasinya. Berdasarkan permasalahan yang telah peneliti jelaskan dan temukan, sebab itu peneliti tertarik untuk melakukan studi kasus di jalur Puncak dengan judul "Efektivitas Implementasi Kebijakan One Way di Jalur Puncak".

METODE PENELITIAN

Dalam penelitian ini, peneliti mengadopsi pendekatan metode penelitian kualitatif deskriptif. Yaitu menggunakan metode survei untuk mengukur persepsi dan tingkat kepatuhan pengendara terhadap kebijakan *one way*. Lalu wawancara

dalam dengan pemangku kepentingan terkait, seperti petugas kepolisian, pengusaha, dan Masyarakat umum untuk persepsi, pengalaman dan tantangan dalam implementasi kebijakan *one way*. Pemilihan metode ini bertujuan untuk memberikan gambaran mendetail tentang situasi lalu lintas sebelum dan setelah penerapan kebijakan ini. Informan terbagi menjadi tiga, yaitu informan kunci, informan utama dan informan pendukung. Informan kunci adalah seorang atau kelompok yang memiliki informasi yang sangat penting dan relevan dalam konteks tertentu. Sementara informan utama adalah seorang atau kelompok yang memiliki pengetahuan langsung dan mendalam tentang suatu topik/subjek atau masalah tertentu. Dan informan pendukung adalah seseorang yang memiliki data tambahan untuk mendukung suatu penyelidikan, studi atau investigasi. Dan untuk teknik pengumpulan datanya, penelitian ini menggunakan:

1. Observasi

Sutrisno Hadi dalam (Sugiyono, 2018;145) mengatakan Observasi sebagai sebuah proses yang kompleks dan tersusun melalui proses biologi dan psikologis.

2. Wawancara

Sugiyono (2018;137) wawancara dilakukan sebagai teknik pengumpulan data apabila ingin melakukan studi pendahuluan untuk menemukan permasalahan yang ingin diteliti dan juga apabila peneliti ingin mengetahui hal-hal dari responden yang lebih mendalam dan jumlah respondennya sedikit/kecil.

3. Dokumentasi

Dokumentasi adalah sebuah Tindakan yang dilakukan untuk mendapatkan informasi dan sebagai penguat hasil penelitian. Tindakan tersebut dapat berupa bacaan buku karangan ilmiah maupun dokumen yang selaras dengan penelitian.

Pengambilan data dan metode penelitian yang dilakukan oleh peneliti untuk membahas hasil dari penelitian ini adalah teori dari Sutrisno (2010), dalam teorinya beliau menjelaskan beberapa dimensi, yaitu ketepatan sasaran adalah sasaran yang harus dituju dengan aturan yang telah ditentukan serta kesesuaian dengan kebutuhan dan keselarasan dengan tujuan program. Lalu untuk ketepatan waktu mengacu pada kepatuhan terhadap jadwal dan reponsivitas terhadap perubahan. Untuk dimensi tercapainya tujuan merupakan penjabaran implementasi dari sebuah pernyataan suatu misiyaitu perubahan yang diinginkan dan feedback evaluasi. Sementara perubahan nyata merupakan proses yang wajar dan alamiah sehingga sesuatu yang ada di dunia ini akan selalu berubah yang mengacu pada perubahan pada pengetahuan dan perubahan pada keterampilan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Setelah menjabarkan hal-hal yang melatarbelakangi penelitian dan teori-teori yang digunakan untuk penelitian serta metode penelitian yang mendukung penelitian ini, maka pada bab ini akan membahas hasil dari penelitian. Hasil penelitian yang akan dijabarkan ini akan berdasarkan pada hasil wawancara, observasi dan dokumentasi. Untuk penjabaran hasil wawancara maka akan dijelaskan secara teori yang berdimensi, yaitu:

1. Pemahaman program

Aspek ini menekankan pada pemahaman penyelenggara dan penerima program mengenai kebijakan ini. Menurut hasil wawancara dengan informan utama dan pendukung, mereka telah menyadari keberadaan kebijakan ini. Beberapa dari mereka mengetahuinya melalui berita, media sosial, dan ada yang mendapat informasi langsung dari pihak kepolisian. Secara umum, kebijakan ini telah tersebar luas di kalangan masyarakat yang sering menggunakan jalur Puncak.

2. Ketepatan sasaran

Dimensi ini membahas sejauh mana kebijakan ini efektif dan sesuai dengan tujuan awalnya. Menurut pihak polantas, kebijakan ini telah mencapai sasaran yang ditetapkan, baik dari segi pengendara maupun penduduk lokal. Meskipun saat ini fokus utama adalah kendaraan roda 4, hal ini dinilai sesuai dengan kebutuhan pengguna jalan, meskipun masih ada beberapa kendala dalam implementasinya.

3. Ketepatan waktu

Ketepatan waktu merupakan faktor penting dalam penyampaian informasi yang relevan. Berdasarkan hasil wawancara dengan pihak polantas, penerapan kebijakan ini sudah sesuai dengan kondisi lapangan. Kebijakan ini tidak dilaksanakan setiap hari, melainkan disesuaikan dengan kebutuhan dan aktivitas harian penduduk setempat. Pengguna jalan dan penduduk setempat juga mendukung pendekatan ini. Namun, perlu perhatian lebih lanjut terhadap pelaksanaan kebijakan ini untuk menghindari kemacetan yang berkepanjangan akibat ketidakpahaman pengendara yang sudah berada di jalan saat kebijakan diberlakukan.

4. Tercapainya tujuan

Dimensi ini menilai keberhasilan kebijakan jika banyak pihak merasakan manfaatnya. Pengendara berharap kebijakan ini dapat mengurangi kemacetan secara signifikan sehingga polantas dapat mempertimbangkan untuk memperluas implementasinya di ruas jalan yang sering mengalami kemacetan. Di sisi lain, penduduk lokal berharap kebijakan ini tidak diterapkan setiap hari untuk menghormati mereka yang tidak memiliki kendaraan pribadi. Evaluasi berkala terhadap kebijakan ini juga diharapkan untuk memperbaiki pengalaman pengguna jalan, terutama pengendara roda 2 yang masih merasa bingung dan takut.

5. Perubahan nyata

Aspek ini mengacu pada perubahan yang dapat dilihat dan dirasakan oleh berbagai pihak setelah penerapan kebijakan ini. Menurut hasil wawancara dengan pengendara dan penduduk lokal, mereka mengalami peningkatan pengetahuan mengenai kebijakan ini. Mereka mengantisipasi bahwa kebijakan ini akan diterapkan pada akhir pekan dan hari libur nasional secara konsisten.

Namun, berdasarkan pengamatan langsung penulis, kebijakan ini telah menjadi salah satu solusi terbaik yang diambil pemerintah untuk mengatasi kemacetan di jalur Puncak. Namun demikian, kebijakan ini belum mencakup semua pengguna kendaraan roda dua, yang menimbulkan dilema bagi pengendara dan pihak polantas sendiri. Meskipun kebijakan ini sudah diberlakukan dalam waktu yang cukup lama dan didasari oleh undang-undang, namun belum sepenuhnya resmi dan kuat. Akibatnya, beberapa pengguna kendaraan memilih untuk menggunakan jalur lain yang dianggap lebih efisien untuk menghindari kemacetan. Meskipun begitu, pihak polantas telah menyebar di berbagai titik dan melakukan patroli untuk mengawasi dan mengevaluasi keberhasilan penerapan kebijakan ini setiap kali dilaksanakan.

KESIMPULAN

Kebijakan one way dapat efektif dalam mengatasi kemacetan di jalur puncak karena mengatur arus lalu lintas hanya ke satu arah pada waktu tertentu, sehingga mengurangi kepadatan kendaraan. Hal ini dapat meningkatkan laju kendaraan dan mengurangi waktu tempuh, tetapi juga perlu mempertimbangkan dampaknya terhadap pengguna jalan lainnya dan koordinasi yang baik dalam pelaksanaannya. Berdasarkan hasil penelitian ini, dapat disimpulkan bahwa efektivitas kebijakan One Way di jalur Puncak telah berjalan dengan baik dan sesuai dengan tujuan yang ditetapkan. Hal ini terbukti dari respon masyarakat yang mampu menerima dan menyesuaikan diri dengan kebijakan tersebut.

SARAN

Saran terhadap kebijakan ini adalah agar pembuat kebijakan mempertimbangkan pembuatan undang-undang yang lebih kuat untuk mendukung kebijakan One Way. Masyarakat juga menyarankan bahwa jika kebijakan ini tidak selalu efektif, alternatifnya adalah melakukan pelebaran ruas jalan di daerah Puncak. Namun, menurut penulis, selain pelebaran jalan, diperlukan fasilitas pendukung yang memungkinkan pengguna jalan melihat jadwal pemberlakuan kebijakan One Way secara langsung. Saat ini, masih sulit untuk mengetahui waktu-waktu pemberlakuan kebijakan tersebut. Fasilitas seperti billboard atau sejenisnya akan sangat membantu agar masyarakat bisa melihat jadwal dengan mudah tanpa kebingungan. Selain itu, pihak kepolisian lalu lintas perlu melakukan evaluasi terhadap kebijakan ini karena masyarakat masih menemukan beberapa kesalahan dalam pelaksanaannya.

REFERENSI

- Amalia, N. S., Afriyandi, R., Baidha, N., Nurjanah, S., & Apriliani, A. (2024). Evaluasi Kebijakan One Way dalam Menangani Kemacetan di Puncak Bogor. *Karimah Tauhid*, 3(2), 2364-2373.
- Handoyo, E., Ilmu, F., Universitas, S., Semarang, N., Handoyo, E., & Karya, W. (n.d.). *Buku Kebijakan Publikcetak*.
- Wa' Bone, G., Rumayar, A. L. E., & Pandey, S. V. (2023). Analisis Pemanfaatan Manajemen Lalu Lintas Sistem Dua Arah Dan Satu Arah Terhadap Efektifitas Kinerja Ruas Jalan (Studi Kasus: Jalan Bethesda, Kec. Sario, Kota Manado). *Tekno*, 21(83), 147-156. <https://ejournal.unsrat.ac.id/v3/index.php/tekno/article/view/4668>
- Rodji, A. P., Sihombing, S. M., & Zannathahaq, F. (2023). Analisis Penerapan Sistem Satu Arah Terhadap Kemacetan Lalu Lintas Simpang Gadog, Bogor. *Konferensi Nasional Teknik Sipil (KoNTekS)*, 1(4).

- Wibowo. (1997). Pengaruh Efektivitas Kepemimpinan Pengurus dengan Kinerja IPNU dan IPPNU PAC Bawang Kabupaten Batang Periode 2013-2015. *Jurnal NU*, 04, 15–63.
- Yaw, A. La. (2008). Konsep Dasar Kebijakan Publik. *Atmospheric Environment*, 42(13), 2934–2947.