

# EFEKTIVITAS KEBIJAKAN MANAJEMEN REKAYASA LALU LINTAS SISTEM SATU ARAH DI KOTA PALU

**Subhan Haris<sup>1\*</sup>**

<sup>1</sup>*Program Studi Administrasi Publik, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Tadulako, Palu*

*\*Email : subhanharis71@gmail.com*

## ABSTRAK

Penelitian ingin dilaksanakan untuk menjelaskan efektivitas kebijakan lalu lintas sistem satu arah di Kota Palu. Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif menggunakan teknik analisis data yang dikembangkan oleh Miles dan Hubberman berdasarkan pada indikator pada teori Duncan. Hasil dari penelitian ini mengindikasikan bahwa kebijakan lalu lintas sistem satu arah efektif diaplikasikan di Kota Palu dilihat dari meningkatnya kualitas jasa jalan dan lalu lintas. Berdasarkan pada legalitas yang ada, kebijakan ini memberi dampak positif yang lebih besar dibandingkan dengan dampak negatifnya, dimana dengan kebijakan ini kemacetan dapat dikurangi, perkembangan jumlah kendaraan dapat diantisipasi, dan menurunkan tingkat kecelakaan lalu lintas. Efektivitas dari sistem satu arah ini dapat dilihat dari pola integrasi kebijakan ini di Kota Palu, dimulai dari proses sosialisasi melalui media massa cetak (koran harian) dan media elektronik (radio dan TV melalui siaran TVRI), sosialisasi langsung di lapangan dengan kerjasama TNI, POLRI, Dinas Perhubungan dan Satpol PP, serta *stakeholders* dari pusat, daerah dan kota. Adaptasi kebijakan sistem satu arah ini juga dibangun bersama melalui partisipasi masyarakat.

**Kata Kunci : Sistem Satu Arah; Adaptasi Kebijakan; Integrasi**

**Submisi : 13 September 2019**

## Pendahuluan

Transportasi menurut Nasution (Andriansyah, 2015;2), transportasi atau angkutan lalu lintas terbentuk karena adanya unsur-unsur transportasi yakni 1. Ada muatan yang diangkut, 2. Tersedia kendaraan sebagai alat angkutannya, 3. Jalanan/jalur yang dapat dilalui, 4. Ada tempat asal dan tujuan, 5. Tersedianya sumber daya manusia dan organisasi atau manajemen yang menggerakkan kegiatan transportasi tersebut.

Kelima unsur-unsur pembentuk transportasi, dikemudian hari seiring dengan perkembangan kota dapat menimbulkan

terjadinya kemacetan, kemacetan umumnya disebabkan pertumbuhan penduduk yang cepat, pertumbuhan ini kemudian berimplikasi meningkatkan kepadatan jumlah kendaraan bermotor sebagai sarana mobilitas, pertumbuhan jumlah kendaraan ini tidak diimbangi oleh penambahan jalan yang memadai.

Suatu transportasi dikatakan baik menurut Sinulingga (1999: 148), apabila “pertama, waktu perjalanan cukup cepat, tidak mengalami kemacetan. Kedua, frekuensi pelayanan cukup. Ketiga, aman (bebas dari kemungkinan kecelakaan) dan kondisi pelayanan yang nyaman”. 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) yang tak kalah pentingnya adalah fasilitas transportasi tersebut.

Kota Palu merupakan salah satu daerah otonom dan merupakan ibukota Propinsi Sulawesi Tengah, dari tahun ke tahun Palu terus mengalami perkembangan kota berupa bertambahnya pusat-pusat kegiatan baru, seperti pusat jasa, perdagangan, perkantoran, industri dan sebagainya, pertumbuhan yang cukup pesat ini, menambah permasalahan transportasi yang semakin buruk di wilayah Kota Palu.

Adapun kondisi prasarana jalan yang ada di Palu memiliki panjang keseluruhan 851,56 km, dimana sebagian besar tidak dalam kondisi baik, yang ditunjukkan bahwa total jalan yang ada di Kota Palu ialah 851.56 km, dengan kondisi 30,67 persen rusak, terlebih bahwa jalan yang merupakan arteri primer sangat sulit dikembangkan karena kondisi bangunan disisi kiri dan kanan jalan.

Pesatnya pertumbuhan Kota Palu, terlihat dari berkembangnya budaya, ekonomi, politik dan kehidupan modern di Kota Palu, membuat Palu menjadi barometer perkembangan sosial budaya dalam skala propinsi Sulawesi tengah. Terlihat dengan pertumbuhan bangunan di Kota Palu.

Kepadatan kendaraan di Kota Palu, tercermin dari pertumbuhan jumlah penduduk kota Palu yang mencapai 374 020 jiwa pada tahun 2016, dengan laju pertumbuhan penduduk mencapai 1,42 pertahun, dengan pertumbuhan ekonomi 6,12 persen pada tahun 2016 (BPS, Kota Palu Dalam Angka, 2017). hal itu menyebabkan daya beli masyarakat Kota

Palu terhadap kendaraan bermotor tinggi, terlebih dengan fenomena harga kendaraan sangatlah bervariasi dengan sistem DP (*Down Payment*) kredit yang rendah, membuat hampir semua elemen masyarakat mampu memiliki kendaraan,

Kondisi ini akan menambah kemacetan terutama di pusat kota Palu, Pemerintah Daerah Kota palu sebagai pihak yang berwenang, diamanatkan untuk memperbaiki tatanan sistem transportasi lokal (Tatralok) di Kota Palu.

Realitas tersebut kemudian mendasari Pemerintah Kota Palu melakukan pengkajian Manajemen Rekayasa, dari hasil kajian Detail engineering Design (DED) Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Jalan Nasional (2014:5-7) menunjukkan bahwa Kemacetan di kota Palu disebabkan oleh 5 (lima) faktor yakni “1. Rasio infrastruktur transportasi dengan luas lahan, 2. Jaringan jalan yang tidak memadai, 3. Tata ruang yang tidak terkendali, 4. Pertumbuhan kendaraan yang sangat tinggi, 5. Tidak memadainya angkutan umum”

Dalam Keputusan Walikota Nomor 551.1/854/DISHUB/2014 tentang penerapan manajemen rekayasa Lalu Lintas Sistem Satu Arah pada Ruas Jalan di kota Palu, sesuai amanat Peraturan Daerah Nomor 16 tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Palu, beberapa jalan yang diterapkan Sistem Satu Arah meliputi :

- 1) Gajah Mada arah Barat-Timur merupakan jalan Nasional
- 2) Jembatan I – Jalan Hasanuddin arah Barat ke Timur merupakan Jalan Nasional
- 3) Jalan Dr. Wahidin arah Selatan ke Utara merupakan Jalan Kota
- 4) Jembatan III- Jalan Wahid Hasyim arah Timur ke Barat merupakan Jalan Kota
- 5) Jalan Teuku Umar arah Utara ke Selatan

- merupakan Jalan Kota
- 6) Jalan Maluku arah Selatan ke Utara merupakan Jalan Kota
  - 7) Jalan Balai Kota Utara arah Timur ke Barat merupakan Jalan Kota
  - 8) Jalan Balai Kota Selatan arah Barat ke Timur merupakan Jalan Kota
  - 9) Jalan Jaelangkara arah Timur ke Barat merupakan Jalan Kota
  - 10) Jalan Gatot Subroto – Jalan Suprpto arah Selatan Ke Utara merupakan Jalan Kota

Namun sejak kebijakan Sistem Satu Arah (SSA) di Kota Palu diterapkan, menuai kritik dan keberatan dari masyarakat meliputi :

1. Jarak Tempuh, penerapan SSA menambah jarak tempuh bagi warga masyarakat, sehingga jarak tempuh yang seharusnya hanya dicapai 1 km menjadi 6 km akibat jalan memutar (sebagai contoh penerapan Sistem Satu Arah Jembatan 1 dan Jembatan III). Hal ini berdampak biaya yang dikeluarkan menjadi lebih besar.
2. Dampak Ekonomi, kerugian yang dialami oleh warga sekitar karena menurunnya aksesibilitas (dari 2 arah menjadi 1 arah), bahkan bagi para pedagang yang mengklaim merugi atau omzetnya turun hingga 30-50 persen, namun pemerintah tetap menerapkan dengan pertimbangan bahwa Sistem Satu Arah harus sudah diterapkan, meskipun pada tahun 2017 Sistem Satu Arah untuk Jalan Maluku dibatalkan oleh Pemerintah Daerah Kota Palu.
3. Keberatan warga karena jalan dalam pemukiman menjadi sasaran pengguna jalan utama untuk memangkas jalur memutar, sebagai contoh dampak penutupan Jalan Soeharso, pengguna jalan memutar melewati pemukiman di lorong bakso sehingga rusak dan

berlubang akibat beban berlebih.

4. Meningkatnya Kecelakaan Lalu Lintas (Laka-Lantas) akibat banyak warga yang mengambil arah jalan yang berlawanan.

Dari keempat dampak yang ditimbulkan, menunjukkan bahwa kebijakan Sistem Satu Arah di Kota Palu, menimbulkan polemik di tengah masyarakat, menurut Duncan yang dikutip Richard M. Steers (2005:53) menyatakan mengenai ukuran efektivitas sebuah kebijakan yaitu :

“1. Pencapaian Tujuan adalah keseluruhan upaya pencapaian tujuan harus dipandang sebagai suatu proses. 2. Integrasi yaitu pengukuran terhadap tingkat kemampuan suatu untuk mengadakan sosialisasi, pengembangan konsensus dan komunikasi, 3. Adaptasi adalah kemampuan untuk menyesuaikan diri dengan perubahan-perubahan yang terjadi”

Hal ini mengindikasikan bahwa pencapaian tujuan penerapan kebijakan SSA belum tercapai akibat kurangnya sosialisasi dan belum dipahami sebagai bagian adaptasi akibat dinamika transportasi di Kota Palu

### **Metodologi Penelitian**

Efektivitas Kebijakan Lalu Lintas Sistem Satu Arah (SSA) di Kota Palu disajikan dengan metode “kualitatif bermakna yakni penyajian data yang disertai dengan pemberian makna dibalik data yang tampak”

Penelitian ini menggunakan jenis data kualitatif dan kuantitatif, yang bersumber dari data primer, dan data sekunder, dan dikumpulkan melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi, Model analisis data yang digunakan dalam penelitian ini model yang dikembangkan oleh Miles dan Huberman,

Menurut Miles, Huberman dan Saldana di dalam analisis data kualitatif terdapat tiga alur kegiatan yang dilakukan secara bersamaan setelah pengumpulan data yakni :

1. Kondensasi Data, merujuk pada proses memilih, menyederhanakan, mengabstrakkan, dan atau mentransformasikan data,
2. Penyajian Data yakni hasil pengorganisasian, penyatuan dari informasi yang memungkinkan penyimpulan dan aksi.

Penarikan Kesimpulan dan verifikasi. mulai dari mencatat keteraturan penjelasan, konfigurasi-koritifurasi yang mungkin, alur sebab-akibat, dan proposisi.

### Hasil dan Pembahasan

Dari hasil analisis kebijakan SSA dengan menggunakan indikasi efektivitas meliputi :

1. Pencapaian Tujuan Kebijakan SSA meliputi

- a. Kebijakan SSA Kota Palu

Kebijakan SSA di Kota Palu memang sudah saatnya diterapkan yang tercemin dari :

- 1) Menurunnya LOS faktor Ruas Jalan akibat :
  - a) Aktivitas perdagangan yang berada di sepanjang kawasan ruas jalan dan menempati pedestrian,
  - b) Badan jalan yang dipergunakan untuk area parkir dan penataan sudut/ruang parkir yang tidak sesuai kendaraan yang parkir,
  - c) Minimnya fasilitas pejalan kaki, baik untuk fasilitas menyusuri ataupun untuk fasilitas menyeberang jalan.

- d) Minimnya fasilitas perlengkapan jalan yang tersedia.

- e) Masih banyak dijumpai hambatan samping di sepanjang ruas jalan, dan antrian kendaraan dari jalan minor.

- f) Konflik simpang dari dan menuju arus lalu lintas seperti fenomena jembatan I yakni *the bottle necking*.

- g) Kerusakan permukaan jalan dan jembatan

- 2) Sulitnya pemerintah daerah untuk melakukan pelebaran badan jalan (pembebasan lahan) di beberapa ruas jalan seperti gajah mada, akibat Pembebasan lahan harus disertai dengan pembongkaran bangunan dan persoalan kewenangan dimana beberapa ruas jalan merupakan Jalan Nasional,

- 3) Meningkatnya jumlah kendaraan di Kota Palu dalam kurun waktu lima tahun sesuai dengan data kantor SAMSAT Palu.

- b. Bahwa landasan hukum Kebijakan SSA di kota Palu dapat dikategorikan sebagai telah dilandasi oleh landasan hukum yang sah.

- c. Dampak kebijakan yang meliputi Dampak positif meliputi

- 1) Jarak Tempuh masih dapat diterima oleh masyarakat dengan pertimbangan nilai positif yang meliputi waktu tempuh lebih bisa diprediksi, Penggunaan bahan bakar oleh kendaraan lebih bisa irit dan bisa dihitung, usia kendaraan lebih lama.

- 2) Dampak Kendaraan Memintas Jalan Lingkungan masih dalam batas toleransi

3) Dampak menurunnya angka kecelakaan Lalu Lintas.

Dampak negatif yang ditimbulkan dari kebijakan ini ialah :

1) Jarak tempuh yang lebih jauh sehingga penggunaan bahan bakar oleh masyarakat pengguna jalan meningkat.

2) Dampak ekonomi yang menurun untuk pedagang yang khususnya berada diruas jalan Gajahmada dan Pertokoan

Dengan pertimbangan bahwa lebih besarnya manfaat yang diterima, maka dapat tarik konklusi bahwa pencapaian tujuan kebijakan SSA telah efektif yang ditunjukkan dengan setidaknya 3 (tiga) hal yakni meningkatnya LOS faktor atau pengurai kemacetan, bahwa parsarana jalan saat ini masih mampu mengantisipasi pertumbuhan kendaraan, menurunnya Laka Lantas.

## 2. Integrasi kebijakan

Integrasi kebijakan Sistem Satu Arah Kota Palu telah dilakukan melalui proses sosialisasi dengan menggunakan Media elektronik (seperti internet, Media cetak (Surat Kabar), Radio (siaran radio) dan TVRI, sosialisasi lapangan yang melibatkan Satgas gabungan TNI-POLRI (Polantas, Dishub, Pol PP selama 3 bulan pada ruas-ruas jalan yang telah ditentukan. Pelibatan pemangku kepentingan dari tingkat Pusat, Provinsi dan Kota Forum Bersama Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Provinsi Sulawesi Tengah, maka ditarik konklusi bahwa kebijakan SSA telah efektif melalui integrasi kebijakan

3. Adaptasi kebijakan SSA telah dilakukan melalui peningkatan kemampuan kapasitas kebijakan SSA

Kota Palu dengan pelibatan masyarakat, penyiapan sarana dan prasarana meskipun masih dirasa kurang namun setidaknya telah dilakukan upaya pemenuhan oleh pemerintah, maka ditarik konklusi bahwa adaptasi kebijakan telah dilakukan dengan cukup efektif.

Dari ketiga indikator efektivitas yang dikemukakan di atas maka dapat ditarik simpulan bahwa kebijakan SSA di Kota Palu telah efektif.

## Daftar Pustaka

- Abdul Wahab, Solichin, 1997. *Evaluasi kebijakan Publik*. Penerbit FIA UNIBRAW dan IKIP Malang
- Andriansyah, 2015, *Manajemen Transportasi dalam kajian dan Teori*, Jakarta, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Prof. Dr. Moestopo
- Dunn, William, 2013, *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*, Gajah Mada University Press, Yogyakarta.
- Sinulingga, Budi D. (1999). *Pembangunan Kota Tinjauan Regional Dan Lokal*. Jakarta, Pustaka Sinar Harapan
- Steers Richard. M.. 2005. *Efektivitas Organisasi*. (Terjemahan). Jakarta: Erlangga