



UNIVERSITAS NASIONAL

**EFEKTIVITAS PROGRAM SISTEM SATU ARAH PENGATURAN JALAN DI
KOTA DEPOK PERIODE 2017-2019
(STUDI JALAN NUSANTARA RAYA)**

SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh
Gelar Sarjana Administrasi Publik (S.AP)

**Juniaty Sa'diah Syahrul
NPM.163112351550098**

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI PUBLIK**

Januari, 2020



NATIONAL UNIVERSITY

**EFFECTIVITY OF ONEWAY SYSTEM PROGRAM A ROADWAY REGULATION
DEPOK CITY PERIODE 2017 -2019
(STUDY AT ROADS NUSANTARA RAYA)**

SKRIPSI

Submitted in partial Fulfillment of the Requirements for the
Degree of Sarjana Administrasi Publik (S.AP)

Juniaty Sa'diah Syahrul

NPM.163112351550098

FACULTY OF SOCIAL AND POLITICAL SCIENCE
STUDY OF PROGRAM PUBLIC ADMINISTRATION

January, 2020



UNIVERSITAS NASIONAL

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

JAKARTA

PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : Juniaty Sa'diah Syahrul
Nomor Pokok Mahasiswa : 163112351550098
Program Studi : Ilmu Administrasi Publik
Judul Skripsi : Efektivitas Program Sistem Satu Arah Pengaturan
Jalan Di Kota Depok periode 2017- 2019
(Studi Jalan Nusatara Raya)
Diajukan untuk : Memenuhi sebagian dari syarat – syarat guna
mencapai Gelar Sarjana Strata Satu (S1) pada
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik.

Disahkan

Jakarta, Februari 2020

Dosen Pembimbing

Dekan

Dr. Bhakti NurAvianto, S.IP., M.Si.,



Dr. Zulkarnain S.I.P., M.Si.,

ABSTRAK

- A. Nama : Juniaty Sa'diah Syahrul
- B. Program Studi : Ilmu Administrasi Publik
- C. Judul : Efektivitas Program Sistem Satu Arah Pengaturan Jalan Di Kota Depok periode 2017- 2019 (Studi Jalan Nusantara Raya)

<p>Kata Kunci</p> <p>Efektivitas Program Sistem Satu Arah</p>	<p>Penelitian ini dilatarbelakangi oleh adanya masalah lalu lintas di jalan Nusantara Raya Kota Depok, yaitu kemacetan, kurangnya aparat yang berjaga untuk menertibkan jalannya lalu lintas, serta minimnya fasilitas jalan di jalan Nusantara Raya. Peraturan Lalu Lintas Dengan Sistem Satu Arah pada Ruas jalan Nusantara Raya Kota Depok, merupakan peraturan yang mendasari permasalahan ini. Penelitian ini menggunakan teori efektivitas suatu program, yang dapat diukur dengan menggunakan 2 Variabel antara lain Kualitas dan kuantitas, dari 2 variabel itulah kemudian dapat ditentukan indikator masing-masing variabel, kualitas memiliki indikator: standar kualitas pelayanan, pemenuhan kebutuhan, serta respon dan kepuasan masyarakat. Sedangkan variabel kuantitas memiliki indikator: pelaksanaan kebijakan dan Kesesuaian pencapaian target. penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif. Teknik analisis data menggunakan analisis deskriptif. Metode deskriptif adalah jenis penelitian dengan mengungkapkan data dan fakta yang terjadi selama penelitian berlangsung dengan apa adanya. Informan pada penelitian ini sebanyak 9 orang. Dan hasil penelitian ini menunjukkan bahwa efektivitas program sistem satu arah pengaturan jalan kota Depok pada jalan Nusantara Raya belum efektif karena belum sesuai dengan sebagian indikator efektivitas, yaitu indikator pemenuhan kebutuhan masyarakat, indikator respon serta kepuasan masyarakat dan indikator kesesuaian pencapaian target. manfaat dari program SSA belum dapat dirasakan oleh semua masyarakat. Dikarenakan banyak kerugian yang timbul setelah diberlakukannya SSA di jalan Nusantara Raya Kota Depok.</p>
<p>Pembimbing</p>	<p>Dr. Bhakti Nur Avianto, M.Si</p>

ABSTRACT

A. Name : Juniaty Sa'diah Syahrul

B. Study Program: Study Of Public Administration

C. Title : *Efektivty Of One Way System Program a Roadway Regulation Depok City Period 2017- 2019 (Study At Road Nusantara Raya)*

<i>Keyword</i> <i>Efektivty Of One Way System Program</i>	<p><i>This research is based on problem accured at Nusantara Raya Depok City, which is traffic jam, the lack of apparatus stand by to accomodate the road way, also the lack of roadway facility at Nusantara Raya route.The desicion of traffic regulation with a one way system (SSA) on a nusantara raya street Depok City. This research use the theory of efectivity one program can be measured by using 2 variabels which are quality and quantity, from that 2 variables itself then we can specify the indicators of each variables, quality has an indicator : quality service standar, necessity fulfillment, also respond and citizen satisfaction. Moreover quantity variable has indicators: decision implementation and the compatibility of reaching the target. The approachment of this research that writer use is qualitative descriptive approachment. Data analysis technique use descriptive analysis. Descriptive methode is kind of research that use data and fact which happens along the research. Informant in this research is 9 persons. The result of this research is shows that the efectivity of one way system program a Roadway Regulation Depok City on Nusantara Raya roadway which is not efective yet because not comatible yet with Partlyl efectivity indicators, which are necessity fulfillment indicator ,respond and citizen satisfaction indicator and the compatibility of reaching the target indikator. And Actually the benefits from one way system program is not delivered yet to all the citizen. Because One Way Sytem Program in Nusantara Street give many damage to part of citizen. After The One Way System Program Applide at Nusantara Raya street Depok City</i></p>
<i>Mentor</i>	Dr. Bhakti Nur Avianto, M.Si

KATA PENGANTAR

Puji serta syukur penulis panjatkan atas kehadiran Allah SWT alhamdulillah berkat rahmat dan karunianya lah penulis dapat menyusun serta menyelesaikan dengan baik Skripsi penulis yang berjudul “ Efektivitas Program Sistem Satu Arah Pengaturan Jalan Di Kota Depok periode 2017- 2019 (Studi Jalan Nusatara Raya)”

Penulis juga menyadari dalam proses penyusunan skripsi ini banyak mengalami kendala, Jika bukan dengan rahmat dan Karunia- Nya Penulis tidak akan sanggup menyelesaikan skripsi ini, dan juga bantuan dari pihak pihak terkait yang dengan ikhlas membantu penulis dalam menyelesaikan penulisan skripsi ini. maka dari itu tak lupa penulis menyampaikan ucapan terimakasih yang sedalam dalamnya kepada bapak Dr. Bhakti Nur Avianto, M.Si. selaku dosen pembimbing penulis yang telah tulus, ikhlas dan sangat sabar membimbing penulis, mengarahkan penulis, serta mengajarkan berbagai ilmu yang berkaitan dengan proses penulisan skripsi ini. Selanjutnya Penulis juga ingin mengucapkan banyak Terimakasih kepada

1. Bapak Dr. El Amry Bermawi Putera, M.A., M.Pd., selaku Rektor Universitas Nasional Jakarta.
2. Bapak Dr Zulkarnain S.I.P., M.Si selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Nasional Jakarta.

3. Dr. Bhakti Nur Avianto, M.Si. selaku Ketua Program Studi Administrasi publik Universitas Nasional Jakarta dan selaku dosen pembimbing penulis yang telah memberikan dorongan serta bantuan yang sangat besar kepada penulis untuk dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini.
4. Dosen Pembimbing Akademik penulis bapak Dr. Rusman Ghazali, M.Si dan seluruh dosen Universitas Nasional yang telah banyak memberikan Masukan Dan bantuan kepada penuli, selama penulis menjadi mahasiswa Universitas Nasional
5. Bapak Ari Manggala selaku Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Depok yang telah meluangkan waktunya dan bersedia untuk menjadi informan penulis dan menerima penulis dengan sangat Ramah.
6. Bapak Ibtu Nanng Wahyu Selaku Kanit Kansel Polres Metro Depok yang telah bersedia untuk menjadi narasumber penulis yang telah memberikan banyak informasi terkait Skripsi yang penulis kerjakan.dan terimakasih terhadap staf staf polres Metro Kota Depok yang turut membantu penulis dalam usaha penulis untuk memperoleh data terkait skripsi penulis.
7. Kedua orangtua tercinta, Mamah dan ayah yang selalu mendukung penulis memberikan semangat, motivasi, dan Doa kepada penulis, serta memberikan dorongan moril serta materi yang tak henti kepada penulis.
8. Kaka kaka tercita penulis, Nurhayati Octavia Syahrul, Deni H, Muhammad Ridwan Syahrul, Ahmad Firdaus Syahrul, Nela Salmah Syahrul yang selalu

memberikan semangat serta motivasi kepada penulis dalam mengerjakan skripsi ini.

9. Sahabat serta teman teman terbaik penulis Handayani Fitrah, Ermin Tanaya Kencanawati, dan Kinanti Dyah L Ayu Septia Ningrum, Veren Agustiana, Anis Yuristiani, Istiqomah Tawil, Amelia Triningtyas, Angraena Jasmin, Hikmayassinta, Dewi Nur Indah Sari, Rahmawati Aulia, Satrio Surya Darma, yang telah memberikan semangat serta dukungan yang terbaik kepada penulis
10. Teman Teman Unas Promotion Team Batch 11 dan 12 dan Himpunan Mahasiswa Administrasi Publik (HIMAPUBLIK) yang telah memberikan kebahagiaan dan tak henti memberikan semangat kepada penulis selama penulis berkuliah di universitas Nasional.
11. kaka Faroh Indriyani, ka Haryo Gapuni, dan ka Destriyo Fauzi yang telah memberikan dukungan kepada penulis dalam usaha penulis untuk menyelesaikan skripsi ini.
12. Dan semua pihak yang telah terlibat dalam penulisan skripsi ini. Yang tak bisa penulis sebutkan satu per satu.

Akhir kata, dengan segala kerendahan hati penulis menyadari masih terdapat kekurangan dalam isi yang terkandung dalam skripsi ini sehingga penulis mengharapkan adanya saran dan mohon dibukakan pintu maaf sebesar besarnya, karena kesempurnaan hanyalah milik Allah SWT dan kekurangan datang dari penulis sendiri selaku hambanya.

Jakarta, 3 Januari 2020

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL

LEMBAR PENGESAHAN

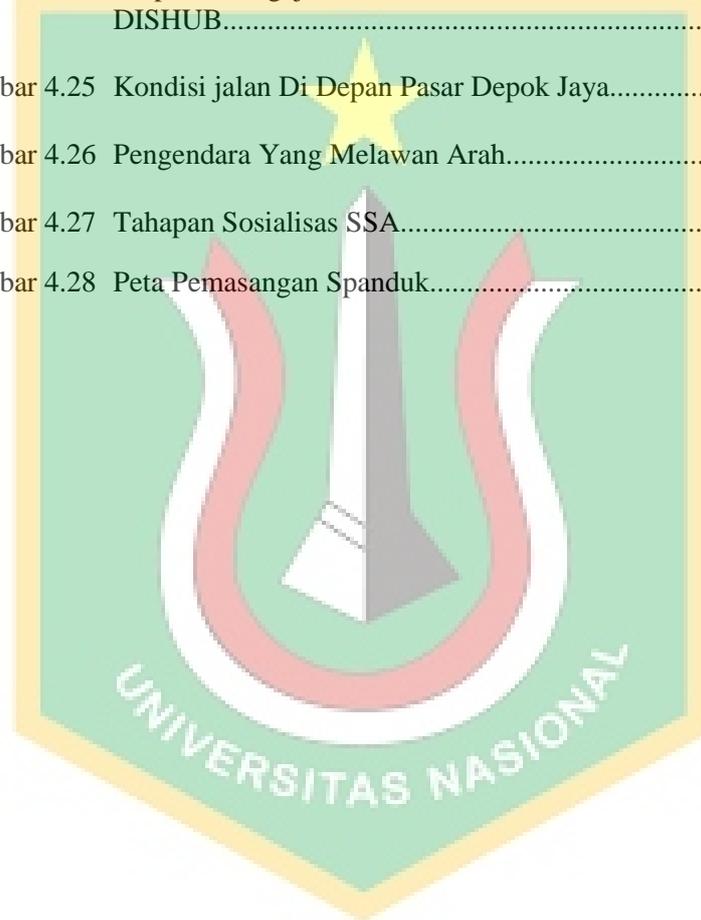
ABSTRAK.....	i
<i>ABSTRACT</i>	ii
KATA PENGANTAR.....	iii
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR.....	viii
DAFTAR TABEL.....	x
DAFTAR LAMPIRAN.....	xi
BAB IPENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang Masalah.....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	11
1.3 Tujuan Penelitian.....	11
1.4 Manfaat Penelitian.....	11
1.5 Sistematika Penulisan.....	12
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	14
2.1 Penelitian Terdahulu.....	14
2.2 Landasan Teori.....	18
2.2.1 Pengertian Kebijakan Publik.....	18
2.2.2 Efektivitas.....	21
2.2.3 Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas.....	30
2.2.4 Definisi Jalan Satu Arah.....	36
2.3 Kerangka Berfikir.....	40
BAB III METODOLOGI PENELITIAN.....	43

3.1 Metode Penelitian	43
3.2 Jenis Penelitian.....	43
3.3 Lokasi Penelitian.....	44
3.4 Sumber Data atau Teknik Pengumpulan Data	44
3.4.1 Sumber Data.....	44
3.4.2 Teknik Pengumpulan Data.....	45
3.5 Teknik Pemilihan Informan	47
3.5.1 Informan.....	48
3.6 Teknik Analisis Data.....	49
3.6.1 Uji Keabsahan Data	50
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	53
4.1 Hasil Penelitian	53
4.1.1 Deskripsi Kota Depok.....	53
4.1.2 Deskripsi Jalan Nusantara Raya.....	64
4.1.3 Sistem Satu Arah Kota Depok	68
4.1.4 Deskripsi Dinas Perhubungan Kota Depok	86
4.1.5 Deskripsi Polres Metro Kota Depok	93
4.2 Pembahasan.....	95
4.2.1 Kualitas	96
4.2.2 Kuantitas	121
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....	138
5.1 Kesimpulan	138
5.2 Saran	139
DAFTAR PUSTAKA	140

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	Skema Penerapan SSA Jalan Nusantara Raya, dewi sartika Arifrahman Hakim.....	4
Gambar 1.2	Grafik Presentase Jenis Kendaraan di Kota Depok 2018	9
Gambar 1.3	Grafik Presentase Jumlah Kendaraan di Kota Depok 2018.....	9
Gambar 4.1	Luas Wilayah Menurut Kecamatan di Kota Depok, 2018.....	57
Gambar 4.2	Cover SK Mentri PUPR NNOMOR : 248/KPTS/M/2015	65
Gambar 4.3	Isi SK Mentri PUPR NNOMOR : 248/KPTS/M/2015.....	66
Gambar 4.4	Lampiran SK Mentri PUPR NNOMOR : 248/KPTS/M/2015	67
Gambar 4.5	Falayer Pemberitahuan SSA Tahap 1 dan Tahap 2	69
Gambar 4.6	Tahapan Sosialisas SSA	72
Gambar 4.7	Peta Pemasangan Spanduk	72
Gambar 4.8	Titik Penambahan Rambu Lalu Lintas	73
Gambar 4.9	Dokumentasi Personil Dinas Perhubungan	73
Gambar 4.10	Peta Penempatan Petugas Di Lokasi SSA	74
Gambar 4.11	Titik Pemasangan Pita Kejut	74
Gambar 4.12	Grafik Persentase Jenis Kendaraan Kota Depok 2018	75
Gambar 4.13	Grafik Presentasi Jumlah Kendaraan 2018.....	76
Gambar 4.14	Grafik Waktu Tempuh Jalan Nusantara Raya Pada Sore Hari (Simpang Melati – Simpang Sengon).....	79
Gambar 4.15	Grafik Kecepatan Jalan Nusantara Raya Pada Sore Hari (Simpang Melati – Simpang Sengon).....	80
Gambar 4.16	Grafik Antrian Jalan Nusantara Raya Pada Sore Hari (Simpang Melati – Simpang Sengon).....	81
Gambar 4.17	Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Depok	89
Gambar 4.18	Cover Surat keputusan Mentri PUPR.....	98

Gambar 4.19	Cover Surat keputusan BPT JABODETABEK.....	98
Gambar 4.20	Titik lokasi penambahan pita kejut.....	99
Gambar 4.21	Petugas SatLantas Saat Bertugas.....	101
Gambar 4.22	Petugas Dishub Yang Sedang Bertugas.....	102
Gambar 4.23	kondisi Zebra Cross di jalan Nusantar Raya.....	103
Gambar 4.24	Proposal Pengajuan Fasilitas Keselamatan Jalan kepada DISHUB.....	112
Gambar 4.25	Kondisi jalan Di Depan Pasar Depok Jaya.....	119
Gambar 4.26	Pengendara Yang Melawan Arah.....	119
Gambar 4.27	Tahapan Sosialisasi SSA.....	123
Gambar 4.28	Peta Pemasangan Spanduk.....	123



DAFTAR TABEL

Tabel 1.1	Jumlah Kendaraan yang Terdaftar di Kota Depok 2017-2018.....	6
Tabel 3.1	Kerangka Berfikir.....	42
Tabel 4.1	Proyeksi Penduduk Menurut Kecamatan di Kota Depok Tahun (jiwa) 2016 - 2018	59
Tabel 4.2	Proyeksi Penduduk, luas Wilayah dan Kepadatan Penduduk Menurut kecamatan di Kota Depok,2018.....	60
Tabel 4.3	Jumlah Kendaraan yang Terdaftar di Kota Depok 2017-2018.....	61
Tabel 4.4	Daftar Lampu APILL di Kota Depok.....	63
Tabel 4.5	Tabel Pembagian Jalan Nusantara Raya.....	64
Tabel 4.6	Waktu tempuh, kinerja Serta Total panjang Antrian jalan Nusantara Raya selama kurung waktu 1 bulan.....	77
Tabel 4.7	Rangkuman Hasil Kinerja Ruas Jalan Kota Depok.....	82
Tabel 4.8	Tingkatan Pelayanan Jalan	83
Tabel 4.9	Tabel Perbandingan Rasio V/C tahun 2018 - 2019	84
Tabel 4.10	Kinerja Rata Rata jalan Nusantara pada jam sibuk Tahun 2019....	107
Tabel 4.11	Perbandingan Rasio V/C jalan Nusantara tahun 2018 – 2019.....	107



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Pedoman Wawancara	142
Lampiran 2	Wawancara Dinas Perhubungan Kota Depok.....	143
Lampiran 3	Wawancara Sat Lintas Polres Metro Kota Depok.....	147
Lampiran 4	Wawancara Masyarakat Sekitar.....	150
Lampiran 5	Wawancara Ojek Online.....	153
Lampiran 6	Wawancara Pengendara Angkutan Umum.....	156
Lampiran 7	Wawancara Pejalan Kaki.....	158
Lampiran 8	Wawancara Pengguna Jalan (Pengendara Motor).....	161
Lampiran 9	Wawancara Pengguna Jalan (pengendara Mobil).....	164
Lampiran 10	Wawancara Pedagang Sekitar.....	167
Lampiran 11	Dokumentasi.....	170
Lampiran 12	SK Kementerian Perhubungan BPT JABODETABEK.....	176
Lampiran 13	Surat Rekomendasi Penelitian KESBANGPOL.....	181
Lampiran 14	Surat Permohonan Penelitian Kapolres Metro Depok.....	182
Lampiran 15	Daftar Riwayat Hidup	183

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Kemacetan adalah kondisi dimana arus lalu lintas yang lewat pada ruas jalan yang ditinjau melebihi kapasitas rencana jalan tersebut yang mengakibatkan kecepatan bebas ruas jalan tersebut mendekati atau melebihi 0 km/jam sehingga menyebabkan terjadinya antrian¹. Permasalahan kemacetan ini merupakan permasalahan yang sangat sering terjadi di Indonesia. Khususnya di kota-kota besar ataupun kota-kota yang memiliki kapasitas penduduk padat. Permasalahan kemacetan memang bukan merupakan permasalahan yang mudah diselesaikan, dan membutuhkan penanganan yang benar untuk menyelesaikannya.

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, terutama yang tidak mempunyai transportasi publik yang baik atau memadai ataupun juga tidak seimbangya kebutuhan jalan dengan kepadatan penduduk,²Faktor lain yang menyebabkan timbulnya masalah kemacetan di jalan ialah sangat minimnya aparat yang mengatur lalu lintas jalan raya sehingga sangat sulit untuk mengontrol laju kendaraan yang ada. Dan banyaknya jumlah

¹ E-journal.uajy.ac.id(diakses pada, jumat , 12 april 2019 pukul: 10:00).

²Makalah kemacetan.www.academia.edu (diakses pada, jumat , 12 april 2019 pukul: 10:00).

kendaraan pribadi masyarakat yang yang menyebabkan penumpukan kendaraan di jalan jalan pada jam-jam tertentu. Mengingat masyarakat Ibu Kota pada saat ini lebih senang menggunakan transportasi darat pribadi ketimbang memilih menggunakan transportasi umum yang telah disediakan pemerintah kota. Kemacetan ini juga seringkali dipicu oleh kapasitas luas jalan yang terlampaui sempit terlebih lagi banyak angkutan umum yang sering berhenti disembarang tempat untuk mengambil dan menurunkan penumpang.

Kemacetan merupakan masalah umum yang sering terjadi dimana - mana di hampir setiap daerah yang ada di Indonesia. Kemacetan tidak hanya terjadi di kota-kota besar saja melainkan di kota-kota pinggiran atau pun kota yang jauh dari Ibu Kota pernah merasakan permasalahan kemacetan, masalah kemacetan menjadi masalah menahun yang sangat sulit diselesaikan oleh pemerintah, maupun oleh pemerintah pusat ataupun dari pemerintah daerah. Maka dari itu dalam upaya memecahkan masalah kemacetan di Ibu Kota dan kota-kota lainnya pemerintah melakukan berbagai cara dengan membuat berbagai kebijakan publik yang dapat memecahkan masalah tersebut, salah satu contoh dari produk kebijakan pemerintah yaitu SSA (Sistem Satu Arah). Sistem Satu Arah (SSA) merupakan suatu pola lalu lintas yang dilakukan dengan merubah jalan dua arah menjadi jalan satu arah yang berfungsi untuk meningkatkan keselamatan dan

kapasitas jalan dan persimpangan³ sehingga meningkatkan kelancaran lalu lintas yang biasanya diterapkan di wilayah perkotaan.

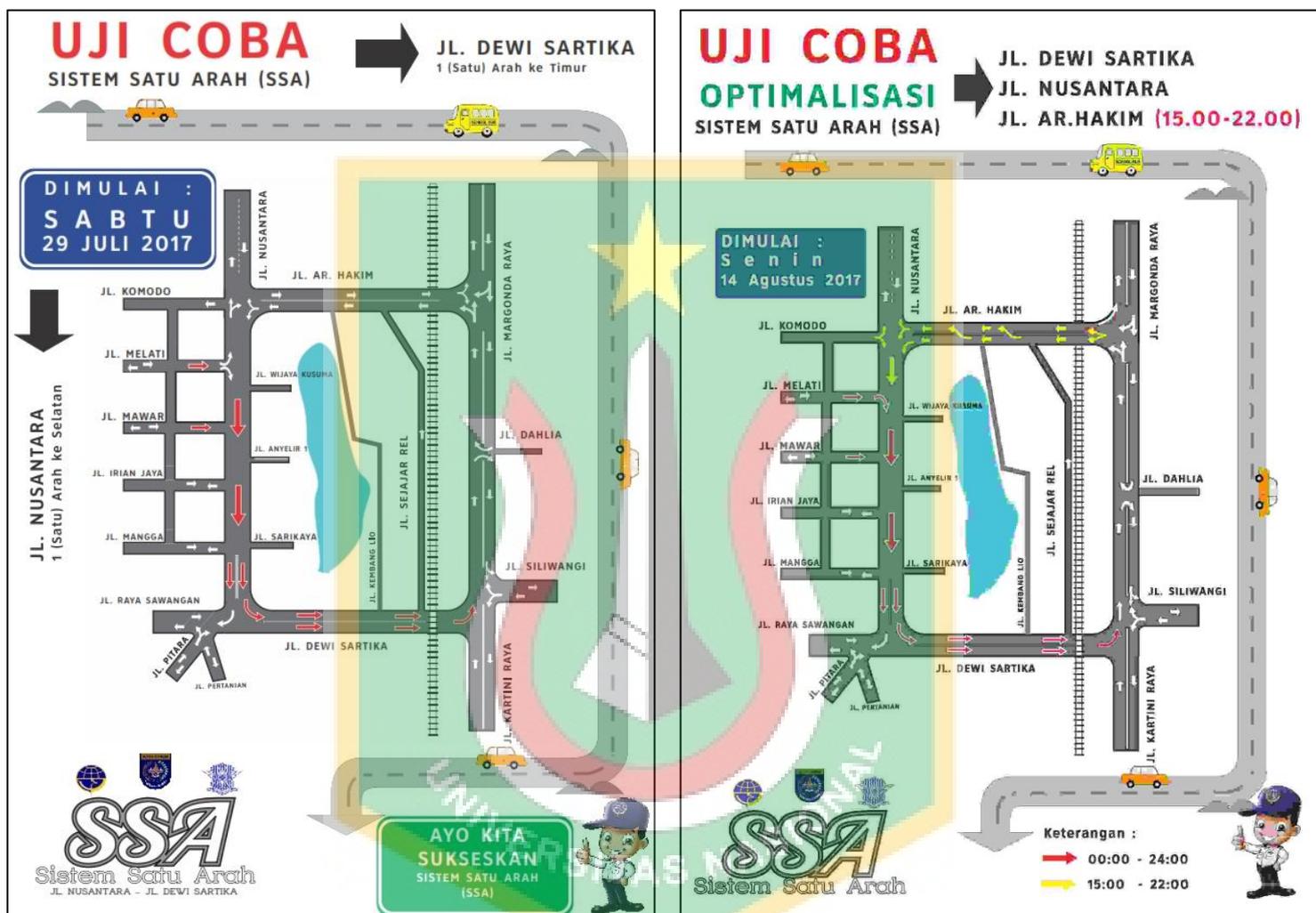
Salah satu kota yang mengalami permasalahan kemacetan adalah kota Depok sebuah kota yang tertelak tidak jauh dari Kota Jakarta, maka dari itu pemerintah Kota Depok selaku penyelenggaraan pemerintah Kotaberupaya untuk memecahkan permasalahan publik tentang kemacetan yang terjadi disebagaian jalan-jalan protokol Kota Depok, salah satu program kebijakan publik yang ditempuh Kota Depok untuk mengatasi permasalahan tersebut ialah Program SSA (Sistem Satu Arah) yang mulai di berlakukan Kota Depok dari awal tahun 2018. Dan sudah dilakukan uji coba sebelumnya pada pertengahan tahun 2017.

Peraturan yang terkait dengan program Sistem Satu Arah pemerintah kota Depok yaitu Surat Keputusan Kepala Badan Pengelola Transportasi JABODETABEK Nomor : SK. 287/AJ.206/BPTJ – 2018 Tentang Peraturan Lalu Lintas Dengan Sistem Satu Arah (SSA) pada Ruas Jalan Nasional Jl. Arif Rahman Hakim dan Jl. Nusantara Raya Kota Depok. Program SSA merupakan sebuah produk Kebijakan Rekayasa Lalu lintas yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM 14 Tahun 2006 dan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No 32 Tahun 2011 Tentang Manajemen rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas⁴. Serta UU No.38 Tahun 2004 Pasal 2 Tentang Penyelenggaraan Jalan.

³<https://id.wikibooks.org/> (diakses pada, jumat , 12 april 2019 pukul: 10:00)

⁴ PP No 32 tahun 2011 (diakses pada, Jumat 27 September 2019 Pukul 11:00)

Gambar 1.1 Skema penerapan Sistem Satu Arah pada jalan Nusantara Raya, Dewi Sartika dan Arif Rahman Hakim



Sumber : Dinas Perhubungan Kota Depok, Senin 09 Desember 2019

Kota Depok adalah sebuah kota di Provinsi Jawa Barat, Indonesia. Kota ini terletak tepat di selatan Jakarta, yakni antara Jakarta dan Bogor. Dahulu, Depok adalah kota kecamatan dalam wilayah Kabupaten Bogor, yang kemudian

mendapat status kota administratif pada tahun 1982. Sejak 27 April 1999, Depok ditetapkan menjadi kotamadya (sekarang:kota) yang terpisah dari Kabupaten Bogor. Depok merupakan kota penyangga Jakarta. Ketika menjadi kota administratif pada tahun 1982, penduduknya hanya 240.000 jiwa, dan ketika menjadi kotamadya pada tahun 1999 penduduknya 1,2 juta jiwa⁶. Dan masih bertambah sampai saat ini.⁷

Kemacetan di Kota Depok khususnya di sepanjang jalan Nusantara Rayamerupakan dampak dari penumpukan jumlah kendaraan di Kota Depok yang disebabkan dari kepadatan penduduk di Kota Depok dan kebanyakan penduduk Kota Depok bekerja di luar Kota Depok dan banyak dari mereka yang bekerja membawa kendaraan pribadi. Hal itu yang menyebabkan jalan jalan di Kota Depok saat waktu waktu tertentu (pagi, sore, malam) mengalami kemacetan yang cukup panjang, hal ini diperparah dengan disepanjang jalan Nusantara Raya Kota Depok , tersebut terdapat banyak sekolah sekolah ,pasar, permukiman masyarakat yang menyebabkan kemacetan. Maka dari itu Pemerintah Kota Depok membuat kebijakan SSA (Sistem Satu Arah) pada jalan Nusantara Raya, Arif Rahman Hakim, dan Dewi Sartika tersebut dengan catatan SSA di Jalan Arif RahmanHakim diberlakukan mulai Pukul 15.00 WIB – 22.00 WIB. Tetapi yang akan saya bahas dalam penelitian ini yaitu jalan Nusantara Raya Kota Depok.

⁵ <https://id.m.wikipedia.org> (diakses pada, jumat , 12 april 2019 pukul: 10:00).

⁶ <https://id.m.wikipedia.org> (diakses pada, jumat , 12 april 2019 pukul: 10:00).

⁷ <https://id.m.wikipedia.org> (diakses pada, jumat , 12 april 2019 pukul: 10:00).

Tabel 1.1 Jumlah Kendaraan yang Terdaftar di Kota Depok tahun 2017-2018

Jenis Kendaraan	Pribadi		Dinas		Umum		TOTAL	
	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018
Sedan/Jeep/Mini Bus	175.396	180.644	500	1.243	9.126	8.382	185.022	190.269
Bus/Microbus	477	452	56	89	315	284	848	825
Truck/Pick up	19.917	19.160	360	383	357	376	20.634	19.919
Alat Berat	10	9	0	0	0	0	10	9
Sepeda Motor/Scooter	1.016.675	964.880	1.596	1.571	1	0	1.018.272	966.451
TOTAL	1.212.475	1.165.145	2.512	3.286	9.799	9.042	1.224.786	1.177.473

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Depok 09 Desember 2019

Dari data diatas dapat di simpulkan bahwa

- Jumlah semua kendaraan dari tahun 2017-2018 mengalami penurunan dari 1.224.786 menjadi 1.177.473
- Jenis kendaraan terbanyak dari semua jenis kendaraan di kota Depok adalah kendaraan sepeda motor sebanyak 1.018.272 padatahun 2017 dan 966.451 kendaraan pada tahun 2018
- Jumlah Mobil Pribadi mengalami kenaikan yang signifikan dari 175.396 pada tahun 2017 meningkat menjadi 180.644 pada tahun 2018.

- Jumlah Mobil dinas mengalami kenaikan yang signifikan dari 500 kendaraan pada tahun 2017 meningkat menjadi 1.243 kendaraan pada tahun 2018.
- Jumlah Mobil Umum mengalami penurunan yang signifikan dari 9.126 pada tahun 2017 meningkat menjadi 8.382 pada tahun 2018.
- Jumlah kendaraan pribadi jauh lebih banyak di bandingkan jumlah kendaraan umum maupun dinas.

Jika dilihat dari uraian data diatas maka dapat disimpulkan keadaan jalan di jalan Nusantara Raya mengalami kemacetan dikarenakan jumlah kendaraan yang melintas semakin padat setiap tahunnya terutama pada mobil pribadi dan mobil dinas, dan mobil umum atau angkutan umum berkurang, ini berarti masyarakat ber alih menggunakan dari kendaraan umum menjadi kendaraan pribadi atau dianas keadaan ini makin di perparah dengan ruas jalan yang digunakan tidak bertambah lebar. Hal itu lah yang menyebabkan terjadinya penumpukan kendaraan di jalan Nusantara yang menyebabkan terjadinya kemacetan.

Ada beberapa faktor yang menyebabkan di berlakukanya Sisem Satu Arah ini, tetapi dalam pembahasan kali ini SSA (Sistem Satu Arah) yang dilaksanakan di jalan Nusantara Raya Kota Depok di maksud untuk mengurai kemacetan yang ada di Kota Depok. Tetapi dalam pengimplementasiaanya, SSA

yang diterapkan di jalan Nusantara Raya Kota Depok banyak menimbulkan dampak baik positif maupun negatif dan juga Pro dan Kontra dari masyarakat sekitar, yang merupakan pengguna Jalan, Masyarakat Serta Pedagang yang berada di jalan Nusantara Raya tersebut

Kemacetan bukan satu satunya faktor yang menyebabkan di terapkannya Sistem Satu Arah (SSA) di kota Depok, kurangnya Aparat berwajib seperti POLANTAS Polisi Lalu Lintas yang mengatur Lalu lintas Di jalan Nusantara Raya tepatnya di pertigaan Nusantara Raya, Dari arah Arif Rakhim Hakim menuju jalan Nusantara Raya dan dari arah jalan Nusantra Raya menuju Dewi Sartika maupun jalan Raya Sawangan. Dan kurangnya fasilitas pendukung jalan seperti marka jalan atau rambu-rambu lalulintas yang menyebabkan orang sering memarkirkan kendaraannya di sembarangan jalan, mengingat di sepanjang jalan Nusantara Raya terdapat banyak sekolah dan tempat perbelanjaan yang menyebabkan masyarakat memarkirkan kendaraannya di sepanjang jalan dan juga angkutan umum yang berhenti atau mengetem untuk menunggu penumpang. Dan yang terakhir Kurangnya ketegasan Aparat berwajib yang berjaga untuk menindak pelanggaran pelanggaran lalu lintas kepada yang melanggar. Seperti penguncian ban kendaraan, ataupun penilangan pada orang yang melawan arah. Faktor faktor tersebutlah yang menyebabkan terjadinya penumpukan kendaraan yang membuat lalu lintas di jalan Nusantara Raya tersendat dan terjadinya kemacetan yang menyebabkan tergangunya lalu lintas jalan Nusantara Raya Kota Depok dijam-

jam sibuk yakni jam pulang kerja ataupun saat pagi hari, serta di hari libur sabtu minggu ataupun hari libur nasional yang lainnya.

Gambar 1.2 Grafik Persentase Jenis Kendaraan Kota Depok 2018

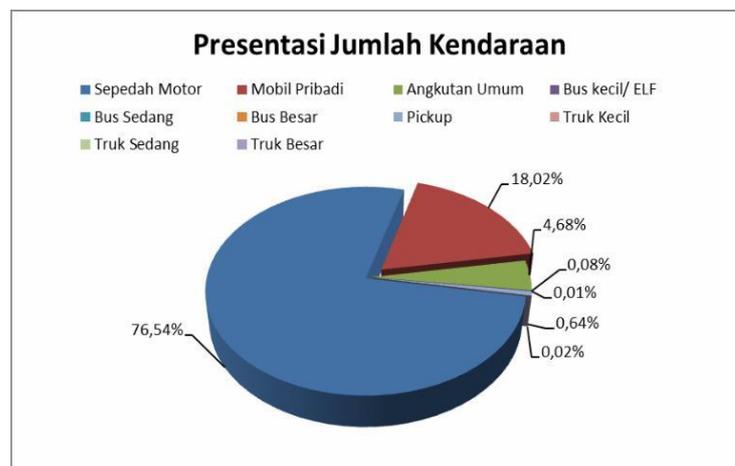


Sumber: Dinas Perhubungan Kota Depok 07 Januari 2019

Persentase jenis kendaraan berdasarkan grafik persentase jenis kendaraan di atas adalah :

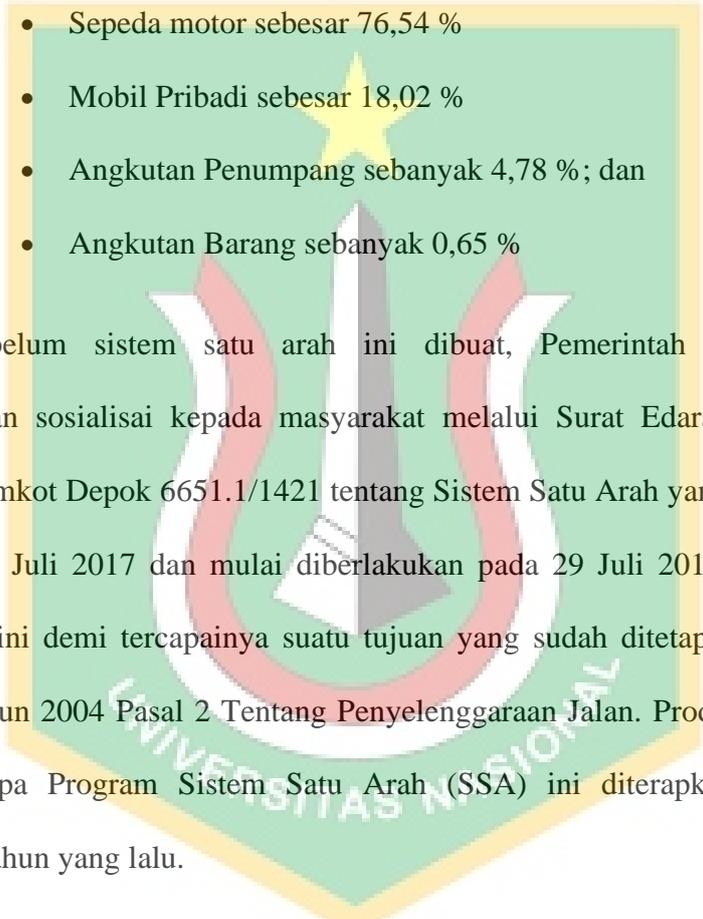
- Sepeda motor sebesar 74,09 %
- Mobil pribadi sebesar 18,37 %
- Mobil penumpang umum sebesar 7,08 %;
- Kendaraan angkutan barang sebesar 0,45 %.

Gambar 1.3 Grafik Presentasi Jumlah Kendaraan 2018



Sumber: Dinas Perhubungan Kota Depok 07 Januari 2019

Berdasarkan grafik presentasi jumlah kendaraan diatas dimana dapat dijelaskan bahwa;

- 
- Sepeda motor sebesar 76,54 %
 - Mobil Pribadi sebesar 18,02 %
 - Angkutan Penumpang sebanyak 4,78 %; dan
 - Angkutan Barang sebanyak 0,65 %

Sebelum sistem satu arah ini dibuat, Pemerintah Kota Depok memberikan sosialisai kepada masyarakat melalui Surat Edaran Sekretariat Daerah Pemkot Depok 6651.1/1421 tentang Sistem Satu Arah yang dibuat pada tanggal 21 Juli 2017 dan mulai diberlakukan pada 29 Juli 2017⁸. Penerapan kebijakan ini demi tercapainya suatu tujuan yang sudah ditetapkan pada UU No.38 Tahun 2004 Pasal 2 Tentang Penyelenggaraan Jalan. Produk Kebijakan yang berupa Program Sistem Satu Arah (SSA) ini diterapkan pada satu setengah tahun yang lalu.

Dengan diberlakukannya Sistem Satu Arah (SSA) di jalan Nusantara Raya Kota Depok, akan memberikan dampak yang timbul dari kebijakan ini. Salah satu contoh dampak negatif yang timbul dari penerapan SSA Ini ialah seperti kecepatan kendaraan yang sangat kencang menyulitkan masyarakat

⁸ Depok.go.id (diakses pada Rabu ,15 mei 2019 pukul 09:30).

untuk menyebrang jalan . dan banyak pengendara sepeda motor yang nekat untuk melawan arus karena ingin cepat untuk sampai ditujuan. Namun, adanya kontrovesi dari penerapan kebijakan SSA ini maka perlu dilihat lagi sejauh mana eektivitas yang timbul akibat penerapan sistem satu arah ini.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas maka Rumusan Masalah penelitian, Bagaimana Program kebijakan Sistem Satu Arah (SSA) dalam mengatasi permasalahan Kemacetan di jalan Nusantara Raya Kota Depok?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian ini adalah Untuk mengetahui dan mendeskripsikan sejauh mana eektivitas dari Kebijakan Sistem Satu Arah (SSA) dalam Surat Kepala Badan Pengelola Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi Nomor : SK. 287/AJ.206/BPTJ – 2018 Tentang Peraturan Lalu Lintas Dengan Sistem Satu Arah (SSA) pada Ruas Jalan Nasional Jl. Arif Rahman Hakim dan Jl. Nusantara Raya Kota Depok.

1.4 Manfaat Penelitian

Setelah penelitian ini dilakukan, diharapkan dapat diambil manfaat yang berguna antara lain sebagai berikut :

1. Manfaat Akademis

Manfaat akademis yang diharapkan adalah hasil penelitian dapat dijadikan perkembangan ilmu dibidang Manajemen Rekayasa Lalu Lintas tentang Sistem Satu Arah dalam rangka memberikan pelayanan publik dalam bidang transportasi, untuk seluruh masyarakat di Kota Depok.

2. Manfaat Praktis

Sebagai masukan kepada pemerintah dalam menejemen rekayasa jalan untuk menentukan kebijakan penerapan sistem satu arah dan pertimbangan terhadap keberlangsungan kebijakan SSA di jalan Nusantara Raya. Hasil penulisan penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan kepada Dinas Perhubungan Wilayah Kota Depok dalam menangani SSA di Jalan Nusantara Raya Kota Depok.

1.5 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan pada skripsi ini terdiri dari 5 (lima) bab, yaitu

1. Bab I Pendahuluan.

Adapun susunan Bab ini menjelaskan tentang latar belakang timbulnya masalah atau fenomena yang akan peneliti amati. Dan pokok masalah yang menjabarkan masalah-masalah yang akan peneliti angkat dalam penelitian ini, sehingga menghasilkan rumusan masalah dalam bentuk

pertanyaan.dan terdapat pula manfaat serta tujuan peneliti dalam melakukan penelitian, dan sistematika penulisan.

2. Bab II Tinjauan Pustaka,

pada bab ini memuat landasan teori yang menjabarkan konsep dan teori yang digunakan peneliti dalam penelitian.

3. Bab III Metode Penelitian

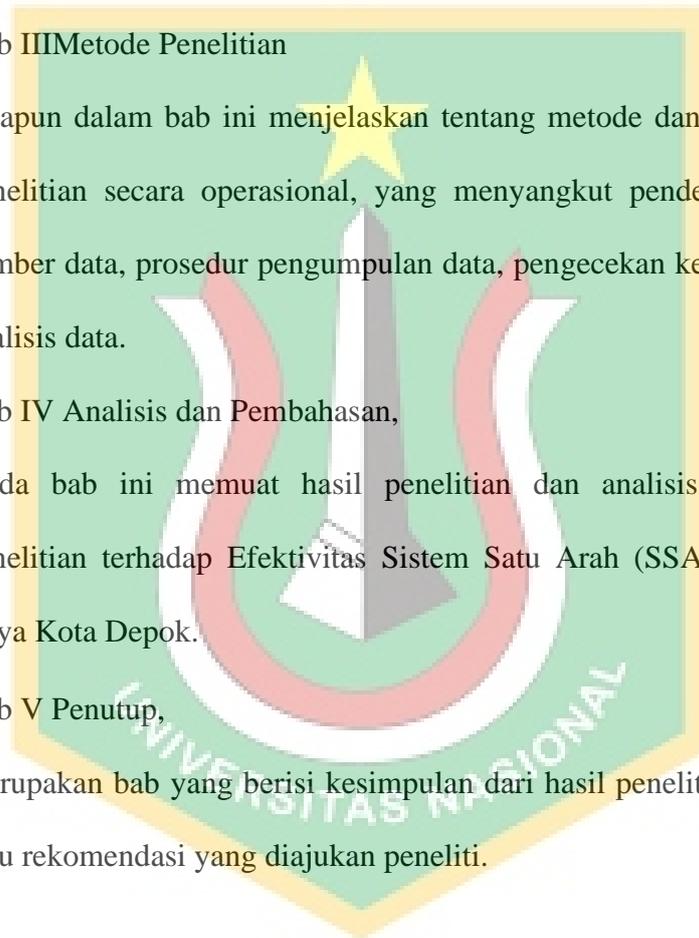
Adapun dalam bab ini menjelaskan tentang metode dan langkah langkah penelitian secara operasional, yang menyangkut pendekatan penelitian, sumber data, prosedur pengumpulan data, pengecekan keabsahan data dan analisis data.

4. Bab IV Analisis dan Pembahasan,

pada bab ini memuat hasil penelitian dan analisis mengenai hasil penelitian terhadap Efektivitas Sistem Satu Arah (SSA) di Jl.Nusantara Raya Kota Depok.

5. Bab V Penutup,

merupakan bab yang berisi kesimpulan dari hasil penelitian serta saran atau rekomendasi yang diajukan peneliti.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Penelitian Terdahulu

Yuliani. “Penerapan Jalan Satu Arah(*One Way Street*) DI Kota Surakarta”. Skripsi, Surakarta : Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Sebelas Maret. November 2010.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif spasial. Teknik pengumpulan data menggunakan studi dokumentasi, observasi lapangan dan wawancara. Penelitian ini merupakan penelitian populasi. Hal ini dikarenakan pengambilan data dilakukan pada seluruh objek dalam penelitian, dengan populasi seluruh ruas jalan yang diberlakukan jalan satu arah pada kelas jalan arteri, kolektor dan lokal. Analisis data yang digunakan adalah pengharkatan (skoring). Penentuan skor pada tiap parameter dilakukan dengan pertimbangan unsur atau variabel yang memiliki daya dukung yang tinggi terhadap objek penelitian diberi nilai yang tinggi dan variabel yang memiliki unsur penghambat diberikan nilai yang rendah, selanjutnya skor digunakan sebagai dasar pengelompokan untuk kelas jalan Arteri dan Kolektor. Hasil penelitian dan analisis data divisualisasikan dalam peta jalan satu arah dan peta kondisi geometrik jalan satu arah.

Berdasarkan hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa : 1) Lokasi yang diberlakukan jalan satu arah berada di pusat kota. Terdapat 29 jalan dari 268 jalan atau 11 % dari total keseluruhan jalan di Kota Surakarta. 2) Perkembangan dan

perubahan ruas jalan satu arah terjadi pada ruas ruas jalan tertentu yaitu Jalan Slamet Riyadi, Jalan Hasanudin, dan Jalan Mayor Sunaryo . Pada tahun 2003 terdapat 47 ruas jalan yang diberlakukan jalan satu arah. Pada tahun 2007 mengalami perubahan dan perkembangan menjadi 51 ruas jalan. Pada tahun 2010 terdapat 52 ruas jalan yang diberlakukan jalan satu arah. 3) Kondisi geometrik jalan satu arah diklasifikasikan menjadi 2 yaitu kondisi geometrik kurang sesuai dan kondisi geometrik sesuai dengan standar minimal yaitu a) Lebar jalur lalu lintas tujuh meter, (b) Lebar bahu efektif paling sedikit 2 m pada setiap sisi, (c) Tidak ada median, (d) Hambatan samping rendah, (e) Ukuran kota 1,0 - 3,0 juta, (f) Tipe alinyemen datar. Jalan yang termasuk kategori sesuai antara lain : Jalan Wora-Wari, Jalan Kalitan, Jalan Slamet Riyadi, Jalan Mayor Sunaryo, Jalan Alun-Alun Utara, Jalan Honggowongso, Jalan Gatot Subroto, Jalan Diponegoro, Jalan Kartini, Jalan Siswo, Jalan Sutan Syahrir, Jalan Sugio Pranoto, Jalan Saharjo, dan Jalan Kapten Mulyadi. Sedangkan yang termasuk kategori kurang sesuai antara lain : Jalan R.E martadinata, Jalan Ronggowarsito, Jalan Dr Radjiman, Jalan Kyai Gede Sala, Jalan Supit Urang, Jalan Kalilarangan, Jalan Hasanudin, Jalan RM Said, Jalan Kahar Muzakir, Jalan Teuku umar, Jalan S.Parman, Jalan Suryopranoto, Jalan KH Hasyim Ashari, Jalan Sekitar monumen 45 dan Jalan Ahmad Dahlan.

Faroch Indriyani, "Implementasi Kebijakan Sistem Satu Arah di Kota Depok (Studi di Jalan Dewi Sartika)", Skripsi Jakarta: Fakultas Ilmu sosial dan Ilmu Politik, Universitas Nasional, maret 2019

Penelitian ini dilatarbelakangi oleh adanya masalah kemacetan lalu lintas di jalan Dewi Sartika Kota Depok. Kebijakan ini didasari oleh Surat Keputusan Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat Nomor: 1884/1646/ Transportasi Darat Tahun 2018 tentang Pengaturan Lalu Lintas Dengan Sistem Satu Arah (SSA) Pada Ruas Jalan Provinsi Jalan Dewi Nusantara Raya Kota Depok. Penelitian ini menggunakan teori implementasi menurut Van Meter dan Van Horn yaitu Ukuran dan tujuan kebijakan, sumber daya dan instansi, komunikasi, sikap pelaksana dan lingkungan sosial serta ekonomi untuk mengetahui bagaimana Implementasi kebijakan sistem satu arah pada jalan Dewi Sartika Kota Depok. Pendekatan penelitian yang penulis gunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kualitatif deskriptif. Teknik analisis data menggunakan analisis deskriptif. Metode deskriptif adalah jenis penelitian dengan mengungkapkan data dan fakta yang terjadi selama penelitian berlangsung dengan apa adanya yang kemudian dikaitkan dengan indikator-indikator implementasi. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa implementasi kebijakan sistem satu arah pada jalan Dewi Sartika Kota Depok belum baik karena belum memenuhi seluruh indikator implementasi, adapun indikator yang belum dipenuhi dengan baik yaitu indikator komunikasi, indikator sikap pelaksana, serta masih terdapat dampak sosial dan ekonomi.

Destriyo Fauzi, "Efektivitas Ruang Henti Khusus (RHK) Dalam Tertib Lalu Lintas Pada Jl. Mayor Madmuin Hasibuan Simpang BCP Kota Bekasi", Skripsi Jakarta: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Nasional, maret 2019.

Penelitian ini dilatarbelakangi oleh adanya masalah tentang Ruang Henti Khusus (RHK) di Jl. Mayor Madmuin Hasibuan Simpang BCP Kota Bekasi yang berkiblat pada Permenhub No. 34 Tahun 2014. Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan teori Efektivitas dari Ducas 1985, dalam Steers, yaitu Pencapaian Tujuan, Integrasi, dan Adaptasi. Kemudian karena masalah yang peneliti angkat berkaitan dengan kepatuhan, maka dalam penelitian, peneliti menambahkan 1 teori Kepatuhan Sosial dari Taylor, 2006. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui sejauhmana keefektifan Ruang Henti Khusus di Jl. Mayor Madmuin Hasibuan Simpang BCP Kota Bekasi. Pendekatan penelitian yang peneliti gunakan adalah pendekatan kualitatif deskriptif. Teknik Analisis data menggunakan analisis deskriptif. Metode deskriptif adalah jenis penelitian dengan mengungkapkan data dan fakta yang terjadi selama penelitian berlangsung dengan apa adanya yang kemudian dikaitkan dengan sejauhmana efektif atau tidaknya. Hasil penelitian ini menunjukkan Ruang Henti Khusus (RHK) pada Jl. Mayor Madmuin Hasibuan Simpang BCP, belum efektif, ketidakefektifannya disebabkan oleh banyaknya pengendara yang masih melanggar, adanya Improvisasi yang dilakukan oleh DISHUB dengan menintruksikan untuk maju ketika lampu lalu lintas masih merah sehingga menyebabkan tidak berfungsinya Ruang Henti khusus ini.

2.2 Landasan Teori

2.2.1 Pengertian Kebijakan Publik

Menurut James Anderson Kebijakan publik adalah kebijakan-kebijakan yang dikembangkan oleh badan-badan dan pejabat-pejabat pemerintah, ia mengartikan bahwa kebijakan publik merupakan serangkaian tindakan yang mempunyai tujuan tertentu yang diikuti dan dilaksanakan oleh pelaku guna memecahkan masalah tertentu, yang artinya kebijakan publik dibuat adalah dalam kerangka untuk memecahkan masalah dan untuk mencapai tujuan serta sasaran tertentu yang diinginkan.⁹

Selanjutnya Carl I. Friedrich, mendefinisikan kebijakan publik sebagai serangkaian tindakan yang diusulkan seseorang, kelompok atau pemerintah dalam suatu lingkungan tertentu, dengan ancaman dan peluang yang ada, di mana kebijakan yang diusulkan tersebut ditujukan untuk memanfaatkan potensi sekaligus mengatasi hambatan yang ada dalam rangka mencapai tujuan tertentu.¹⁰

Sedangkan menurut Anderson, kebijakan adalah suatu tindakan yang mempunyai tujuan yang dilakukan seorang pelaku atau aktor untuk memecahkan suatu masalah.¹¹ Menurut Hasswel dan Kaplan *Policy: A project program of*

⁹Riant nugroho, *Public Policy :Teori, Manajemen, Dinamika, Analisis, Konvergensi, dan Kimia Kebijakan*, Jakarta, Elex Media komputindo, 2014, hal. 35-39

¹⁰*Ibid*, hal 126

¹¹Arifin Tahir, *Kebijakan Publik dan Transparansi Penyelenggaraan Pemerintah Daerah*, Bandung, Alfabeta, 2011, hal. 21

goals, values and practices (Kebijakan: suatu program pencapaian tujuan, nilai-nilai dan praktek yang terarah).¹²

Dari beberapa pengertian menurut para ahli mengenai kebijakan diatas dapat disimpulkan bahwa kebijakan adalah suatu lingkup kegiatan yang dibuat oleh para pejabat instansi pemerintahan maupun organisasi lain sebagai alat pemecahan suatu masalah untuk mencapai tujuan bersama dan dalam pelaksanaannya terkadang dicantumkan beberapa sanksi sebagai alat pendukung jalannya suatu kebijakan. Dalam hal ini contoh kebijakannya adalah Surat Keputusan Kepala Dinas Perhubungan Kota Depok Nomor: 551.21/013-DISHUB/VII/2017 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Uji Coba Manajemen Sistem Satu Arah (SSA) di Kota Depok

2.2.1.1 Tahap-Tahap Pembuatan Kebijakan Publik

Proses pembuatan kebijakan publik merupakan proses yang kompleks karena melibatkan banyak proses maupun variabel yang harus dikaji. Oleh karena itu beberapa ahli politik menyusun kebijakan publik ke dalam beberapa proses. Menurut William Dunn tahap-tahap kebijakan publik¹³ adalah sebagai berikut :

1. Tahap Penyusunan Agenda

Pada tahap ini para pejabat menempatkan masalah pada agenda publik. sebelumnya masalah-masalah ini berkompetisi terlebih

¹²H. Budiman Rusli, *Kebijakan Publik Membangun Pelayanan Publik Yang Responsif*, Bandung, Hakim Publishing 2013 hal , 33

¹³Harbani Pasolong, *Teori Administrasi Publik*. Yogyakarta: Alfabeta, 2012, hal 41

dahulu untuk dapat masuk kedalam agenda kebijakan. Pada akhirnya beberapa masalah masuk ke dalam agenda kebijakan para perumus kebijakan. Pada tahap ini sebuah masalah tidak disentuh sama sekali, sementara masalah yang lain ditetapkan menjadi fokus pembahasan, atau ada pula masalah karena alasan-alasan tertentu

ditunda untuk waktu yang lama.

2. Formulasi Kebijakan

Pada Bagian Formulasi Kebijakan, Masalah yang masuk ke agenda kebijakan kemudian dibahas oleh para pembuat kebijakan. masalah tadi didefinisikan kemudian dicarikan pemecahan masalah terbaik. Pemecahan masalah tersebut berasal dari berbagai macam alternatif atau pilihan kebijakan yang ada.

3. Tahap Adopsi Kebijakan

Dalam tahap ini dari sedemikian banyak alternatif yang ada pada akhirnya salah satu dari alternatif kebijakan tersebut diadopsi dengan dukungan dari mayoritas legislatif, konsensus antara direktur lembaga atau keputusan pengadilan.

4. Tahap Implementasi Kebijakan

Suatu program kebijakan hanya akan menjadi catatan-catatan elite, jika program tersebut tidak diimplementasikan. Oleh karena itu, keputusan program yang diambil sebagai alternatif pemecahan masalah yang harus diimplementasikan, yakni dilaksanakan oleh

badan-badan administrasi maupun agen-agen pemerintah di tingkat bawah.

5. Tahap Evaluasi

Pada tahap ini kebijakan yang telah diambil dan dijalankan akan dinilai atau dievaluasi untuk melihat sejauh mana kebijakan yang dibuat mampu memecahkan masalah, dalam hal ini pemecahan masalah yang dihadapi oleh masyarakat.

2.2.2 Efektivitas

Efektivitas berasal dari kata efektif yang mengandung pengertian dicapainya keberhasilan dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Efektivitas disebut juga hasil guna. Efektivitas selalu terkait dengan hubungan antara hasil yang diharapkan dengan hasil yang sesungguhnya dicapai. Menurut Miller dalam Handyaningrat¹⁴ menyebutkan bahwa efektivitas sebagai berikut "*Effectiveness be define as the degree to which a social system achieve its goals. Effectiveness must be distinguished from efficiency. Efficiency is mainly concerned with goal attainments*", yang artinya efektivitas dimaksudkan sebagai tingkat seberapa jauh suatu sistem-sistem sosial mencapai tujuannya. Dan juga Menurut Gedeian¹⁵ mendefinisikan efektivitas adalah *That is, the greater the extent it which an organization`s goals are met or surpassed, the greater its effectiveness* (Semakin besar pencapaian tujuan-tujuan organisasi semakin besar efektivitas).

¹⁴Handyaningrat, Soewarno, 1996. Pengantar Studi Ilmu Administrasi dan Manajemen, Jakarta: Gunung Agung, hal. 16.

¹⁵ Arthur G. Gedeian dkk. 1991. *Organization theory and Design*. Jakarta :Universitas Terbuka hal 61

Berdasarkan pendapat diatas, bahwa apabila pencapaian tujuan-tujuan daripada organisasi semakin besar, maka semakin besar pula efektivitasnya. Pengertian tersebut dapat disimpulkan adanya pencapaian tujuan yang besar dari pada organisasi, maka makin besar pula hasil yang akan dicapai dari tujuan-tujuan tersebut. Menurut William N. Dunn¹⁶ dalam buku Analisis Kebijakan Publik menyatakan bahwa: Efektivitas (*effectiveness*) berkenaan dengan apakah suatu alternative mencapai hasil (akibat) yang diharapkan, atau mencapai tujuan dari diadakannya tindakan. Yang secara dekat berhubungan dengan rasionalitas teknis, selalu diukur dari unit produk atau layanan atau nilai moneternya.

Menurut pendapat S.P Siagian pengertian efektifitas sebagai berikut, efektifitas adalah pemanfaatan sumber daya, sarana dan prasarana dalam jumlah tertentu yang secara sadar ditetapkan sebelumnya untuk menghasilkan sejumlah barang atas jasa kegiatan yang di jalankan . efektifitas menunjukkan keberhasilan dari segi tercapai tidaknya sasaran yang telah di tetapkan. Jika hasil kegiatan semakin mendekati sasaran berarti makin tinggi tingkat efektifitasnya¹⁷. jika dilihat dari definisi yang di kemukakan S.P Siagian tersebut maka dapat dikatakan bahwa efektifitas suatu kebijakan berkaitan langsung dengan keberhasilan kegiatan yang di buat suatu kebijakan atau organisasi tertentu.

¹⁶Dun, William N. 2003 *Analisis Kebijakan Publik* Yogyakarta: Gajah Mada university Press. Hal 429

¹⁷Sondang P. Siagian, *Kiat meningkatkan produktifitas kerja*, jakarta : PT Rineka Cipta 2002

Dan S.P. Siagian¹⁸ dalam buku “Administrasi pembangunan : Konsep, Dimensi, dan Strateginya” juga mengungkapkan ada 8 point kriteria atau ukuran mengenai pencapaian suatu tujuan dapat dikatakan efektif atau tidak, sebagai berikut :

1. Kejelasan tujuan yang dicapai, hal ini dimaksudkan supaya karyawan dalam pelaksanaan tugas mencapai sasaran yang terarah dan tujuan organisasi dapat tercapai.
2. Kejelasan strategi pencapaian tujuan, telah diketahui bahwa strategi adalah “pada jalan” yang diikuti dalam melakukan berbagai upaya dalam mencapai sasaran-sasaran yang ditentukan agar para implementer tidak tersesat dalam pencapaian tujuan organisasi.
3. Proses analisis dan perumusan kebijakan yang mantap, berkaitan dengan tujuan yang hendak dicapai dan strategi yang telah ditetapkan artinya kebijakan harus mampu menjembatani tujuan-tujuan dengan usaha-usaha pelaksanaan kegiatan operasional.
4. Perencanaan yang matang, pada hakikatnya berarti memutuskan sekarang apa yang dikerjakan oleh organisasi di masa depan.

¹⁸Sondang P. Siagian, *Administrasi pembangunan : Konsep, Dimensi, dan Strateginya*, Jakarta: Gita Karya, 1978, hal. 77

5. Penyusunan program yang tepat suatu rencana yang baik masih perlu dijabarkan dalam program-program pelaksanaan yang tepat sebab apabila tidak, para pelaksana akan kurang memiliki pedoman bertindak dan berkerja.

6. Tersedianya sarana dan prasana kerja, salah satu indikator efektivitas organisasi adalah kemampuan berkerja secara produktif, dengan adanya sarana dan prasarana yang tersedia dan mungkin disediakan oleh organisasi.

7. Pelaksanaan yang efektif dan efisien, bagaimanapun baiknya suatu program apabila tidak dilaksanakan secara efektif dan efisien maka organisasi tersebut tidak akan mencapai sasarannya, karena dengan pelaksanaan organisasi semakin didekatkan pada tujuannya.

8. Sistem pengawasan dan pengendalian yang bersifat mendidik mengingat sifat manusia yang tidak sempurna maka efektivitas organisasi menuntut terdapatnya system pengawasan dan pengendalian.

Apabila setelah pelaksanaan kegiatan kebijakan publik ternyata dampaknya tidak mampu memecahkan permasalahan yang tengah dihadapi masyarakat, maka dapat dikatakan bahwa suatu kegiatan kebijakan tersebut telah gagal, tetapi adakalanya suatu kebijakan publik hasilnya tidak langsung efektif dalam jangka pendek, akan tetapi setelah melalui proses tertentu. Menurut

Mahmudi¹⁹ mendefinisikan efektivitas merupakan hubungan antara output dengan tujuan, semakin besar kontribusi (sumbangan) output terhadap pencapaian tujuan, maka semakin efektif organisasi, program atau kegiatan.

Menurut Epstein²⁰ pengukuran kinerja digunakan sebagai upaya untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas dan juga meningkatkan pelayanan terhadap publik. Untuk mengetahui hal tersebut maka diperlukan umpan balik dari publik dengan melibatkan publik dengan berbagai mekanisme. Dan menurutnya juga pengukuran kinerja yang baik akan menggambarkan tingkat responsivitas organisasi publik atas kebutuhan publik.

Menurut pendapat Gibson, Ivancevich, Donnelly²¹, menyebutkan bahwa ukuran efektivitas organisasi, sebagai berikut :

1. Produksi adalah merupakan kemampuan organisasi untuk memproduksi jumlah dan mutu output sesuai dengan permintaan lingkungan.
2. Efisiensi adalah merupakan perbandingan (ratio) antara output dengan input.
3. Kepuasan adalah merupakan ukuran untuk menunjukkan tingkat dimana organisasi dapat memenuhi kebutuhan masyarakat.

¹⁹Mahmudi. 2005 *Transformasi pelayanan publik*. Yogyakarta : UPP AMP. YKPN hal 92

²⁰Paul D Epstein, 1988., *using Performance Measurement in local Government (A guide to improving decision, performance, and accountability)* National Civic League Press, New York

²¹ Donnelly, Gibson dan Ivancevich. 1996 *Organisasi : Perilaku Struktur Proses Jilid I*. Jakarta : Binarupa aksara hal 34

4. Keunggulan adalah tingkat dimana organisasi dapat dan benar-benartanggap terhadap perubahan internal dan eksternal.
5. Pengembangan adalah merupakan mengukur kemampuan organisasi untukmeningkatkan kapasitasnya dalam menghadapi tuntutan masyarakat

Jika di lihat dari aspek aspek yang di kemukakan oleh Gibson, Ivancevich,dan Donnelly ukuran efektivitas sebuah organisasi melihat dari 5 point yang masing masing apoint memiliki aspek yang berbeda, point pertama berkaitan dengan kuantitas produk yang disediakan organisasi tersebut, point kedua berkenaan dengan seberapa efisien produk yang disajikan organisasi, point ketiga dan keempat berkaitan denganpersepsi masyarakat atau anggota organisasi, terkait dengan kepuasan dan keunggulan, dan point terakhir berkaitan dengan seberapa jauh organisasi dapat meningkatkan kapasitas dalam menghadapi tuntutan masyarakat.

Pengertian efektivitas menurut Hidayat²² dalam buku Teori Efektivitas Dalam Kinerja Karyawan menyatakan bahwa : “Efektivitas adalah suatu ukuran yang menyatakan seberapa jauh target (kuantitas, kualitas, dan waktu) telah tercapai. Dimanan makin besar persentase target yang dicapai, makin tinggi efektifitasnya”. Dan Menurut H. Emerson²³ bahwa “Efektivitas adalah

²²Hidayat,1986,*Teori Efektivitas Dalam Kinerja Karyawan*, Yogyakarta: Gajah Mada University Press , hal. 34.

²³Handayani, Soewarno, 1996*Pengantar Studi Ilmu Administrasi dan Manajemen*, Jakarta: Gunung Agung , hal. 16.

pengukuran dalam arti tercapainya tujuan yang telah ditentukan sebelumnya”. Dengan kata lain efektivitas sangat tergantung dengan output atau hasil akhir yang dicapai dari penerapan suatu program. Jika dilihat dengan kenyataan yang ada sekarang banyak program pemerintah yang kurang tepat sasaran dengan apa yang dibutuhkan oleh masyarakatnya. Hal ini sejalan dengan anggapan Epstein²⁴ yang berpendapat bahwa salah satu kelemahan dari organisasi publik samapai saat ini, adalah kegagalan untuk menciptakan program atau layanan yang sesuai dengan permintaan publik.

Di dalam bukuyang berjudul “*Auditor Roles in Government Performance Measurement: A Guide to Exemplary Practices at the Local, State, and Provincial Levels*” Paul D Epstein memberikan sejumlah parameter yang bisa digunakan untuk mengukur tercapainya efktivitas pelayanan dalam melayani publik. Menurut Paul D Epstein²⁵ terdapat 2 kategori yang dapat digunakan untuk mengukur sebuah efektifitas dari produk pelayanan publik yang diberikan pemerintah jika dikaitkan dengan persoalan responsivitas kebijakan dengan kebutuhan, harapan publik dan dikaitkan dengan sejumlah hambatan. Yaitu :

²⁴Paul D Epstein, 1988., *using Performance Measurement in local Government (A guide to improving decision, performance, and accountability)* National Civic League Press, New york

²⁵Paul D Epstein,2004, *Auditor Roles in Government Performance Measurement: A Guide to Exemplary Practices at the Local, State, and Provincial Levels* , The institute of Internal Auditors Research foundation.

1. Kualitas

Penyelesaian pekerjaan yang di tangani sesuai dengan standar Kualitas yang telah ditentukan instansi sehingga dapat memenuhi kebutuhan dan memberikan kepuasan terhadap masyarakat yang di layani

2. Kuantitas

Kemampuan pegawai dalam menyelesaikan pekerjaan sesuai dengan target atau jumlah pencapaian yang sudah ditetapkan dan diharapkan

Variabel-variabel yang telah dipaparkan di atas ini telah diidentifikasi dengan berbagai alternatif yaitu sebagai alat untuk melihat efektivitas itu sendiri dan sebagai variabel yang memperlancar atau membantu memperbesar kemungkinan tercapainya efektivitas. Upaya mengevaluasi jalannya suatu kebijakan, dapat dilakukan melalui konsep efektivitas. Konsep ini adalah salah satu faktor untuk menentukan apakah perlu dilakukan perubahan secara signifikan terhadap bentuk dan manajemen organisasi atau tidak. Dalam hal ini efektivitas merupakan pencapaian tujuan organisasi melalui pemanfaatan sumber daya yang dimiliki secara efisien, ditinjau dari sisi masukan (*input*), proses, maupun keluaran (*output*). Suatu kegiatan bisa dikatakan efektif apabila kegiatan tersebut dilaksanakan dengan benar dan memberikan hasil yang bermanfaat.

Jika dikaitkan dengan penelitian yang peneliti angkat berkaitan tentang efektivitas program Sistem Satu Arah Pengaturan Jalan Kota Depok periode 2017 – 2019 Studi jalan Nusantara Raya maka teori teori tentang efektifitas yang di kemukakan para Ahli dapat menjadi tolak ukur dalam mengukur efektivitas program tersebut. Dalam hal ini peneliti akan menekankan pada teori efektifitas yang dikemukakan oleh Paul D Epstein²⁶ dalam buku “*Auditor Roles in Government Performance Measurement: A Guide to Exemplary Practices at the Local, State, and Provincial Levels*” yaitu :

1. Kualitas

Penyelesaian pekerjaan yang di tangani sesuai dengan standar Kualitas yang telah ditentukan instansi sehingga dapat memenuhi kebutuhan dan memberikan kepuasan terhadap masyarakat yang di layani

2. Kuantitas

Kemampuan pegawai dalam menyelesaikan pekerjaan sesuai dengan target atau jumlah pencapaian yang sudah ditetapkan dan diharapkan

²⁶ Paul D Epstein, 2004, Auditor Roles in Government Performance Measurement: A Guide to Exemplary Practices at the Local, State, and Provincial Levels , The institute of Internal Auditors Research foundation.

2.2.3 Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM 14 Tahun 2006 Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas adalah kegiatan yang dilakukan untuk mengoptimalkan penggunaan seluruh jaringan jalan guna peningkatan keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.²⁷

Manajemen dan 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 lalu lintas²⁸.

Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas dilaksanakan dengan tujuan untuk mengoptimalkan 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 terintegrasi, dengan mengutamakan hirarki jalan yang lebih tinggi. Kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan, dilaksanakan melalui tahapan perencanaan lalu lintas, pengaturan lalu lintas, rekayasa lalu lintas, pengendalian lalu lintas dan pengawasan lalu lintas.

Kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas merupakan tanggung jawab:²⁹

- a. menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu

²⁷Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM 14 Tahun 2006 Lalu Lintas.

²⁸ PP No 32 tahun 2011 pasal 1 tentang manajemen rekayasa lalu lintas

²⁹ PP No 32 tahun 2011 pasal 2 tentang manajemen rekayasa lalu lintas

- lintas dan angkutan jalan untuk jalan nasional;
- b. menteri yang bertanggung jawab di bidang jalan untuk jalan nasional;
- c. Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia untuk jalan nasional, provinsi, kabupaten/kota dan desa;
- d. gubernur untuk jalan provinsi;
- e. bupati untuk jalan kabupaten dan jalan desa; dan
- f. walikota untuk jalan kota.

Manajemen dan rekayasa lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2, meliputi kegiatan:³⁰

- a. perencanaan;
- b. pengaturan;
- c. perekayasa;
- d. pemberdayaan; dan
- e. pengawasan.

Perencanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf a, meliputi:³¹

- a. identifikasi masalah lalu lintas;

³⁰ PP No 32 tahun 2011 pasal 2 tentang manajemen rekayasa lalu lintas

³¹ PP No 32 tahun 2011 pasal 3 tentang manajemen rekayasa lalu lintas

- b. inventarisasi dan analisis situasi arus lalulintas;
- c. inventarisasi dan analisis kebutuhan angkutan orang dan barang;
- d. inventarisasi dan analisis ketersediaan atau daya tampung jalan;
- e. inventarisasi dan analisis ketersediaan atau daya tampung kendaraan;
- f. inventarisasi dan analisis angka pelanggaran dan kecelakaan lalulintas;
- g. inventarisasi dan analisis dampak lalulintas;
- h. penetapan tingkat pelayanan; dan
- i. penetapan rencana kebijakan pengaturan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalulintas.

Pada tahap perencanaan lalu lintas meliputi :

- a. Intervariasi tingkat pelayanan yaitu kegiatan pengumpulan data untuk mengetahui tingkat pelayanan pada setiap ruas jalan dan/atau persimpangan meliputi :
 1. data dimensi dan geometrik jalan terdiri dari panjang ruas jalan, lebar jalan, jumlah lajur lalu lintas, lebar bahu jalan, lebar median, lebar trotoar, lebar drainase, alinyemen horisontal dan alinyemen vertikal.
 2. data perlengkapan jalan meliputi jumlah, jenis, dan kondisi perlengkapan jalan terpasang.
 3. data lalu lintas meliputi antara lain volume dan komposisi lalu lintas, kecepatan lalu lintas, kecepatan perjalanan rata-rata, gangguan samping, operasi alat pemberi isyarat lalu lintas,

jumlah dan lokasi kejadian kecelakaan, jumlah dan lokasi kejadian pelanggaran lalu lintas.

- b. Evaluasi tingkat pelayanan yaitu kegiatan pengolahan dan perbandingan data untuk mengetahui tingkat pelayanan dan indikasi penyebab masalah lalu lintas yang terjadi pada suatu

jalan dan/atau persimpangan.

- c. Penetapan tingkat pelayanan yang diinginkan merupakan kegiatan penentuan tingkat pelayanan ruas jalan dan/atau persimpangan berdasarkan indikator tingkat pelayanan.

- d. Penetapan pemecahan permasalahan lalu lintas dilakukan untuk mempertahankan tingkat pelayanan yang diinginkan melalui upaya-upaya antara lain :

- (1) Peningkatan kapasitas ruas jalan, persimpangan dan/atau jaringanjalan;
- (2) Pemberian prioritas bagi jenis kendaraan atau penggunaan jalan tertentu;
- (3) Penyesuaian antara permintaan perjalanan dengan tingkat pelayanan tertentu dengan mempertimbangkan keterpaduan intra dan antarmoda;
- (4) Penetapan sirkulasi lalu lintas, larangan dan/atau perintah bagi pengguna jalan.

- e. Penyusunan rencana dan program terwujudnya

Pada tahapan pengaturan lalu lintas kegiatan pengaturan lalu lintas, meliputi kegiatan penetapan kebijakan lalu lintas pada jaringan atau ruas jalan dan/atau persimpangan tertentu. Aturan lalu lintas yang bersifat perintah dan/atau larangan dinyatakan dengan rambu-rambu lalu lintas, marka jalan, atau alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL). Pada suatu lokasi di jalan yang sama, dipasang rambu lalu lintas, marka jalan dan alat pemberi isyarat lalu lintas (APIL), maka urutan prioritas yang berupa perintah atau larangan yang berlaku pertama yaitu alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL), kedua rambu lalu lintas dan ketiga marka jalan. Apabila pada suatu lokasi ada petugas yang berwenang mengatur lalu lintas, maka perintah atau larangan yang diberikan oleh petugas yang berwenang yang harus didahulukan.

Teknik-teknik pemecahan permasalahan lalu lintas dalam upaya mempertahankan tingkat pelayanan dilakukan:

1. pada ruas jalan, mencakup antara lain: jalan satu arah, lajur pasang surut (tidal flow), pengaturan pembatasan kecepatan, pengendalian akses ke jalan utama, kanalisasi, dan/atau pelebaran jalan.
2. pada persimpangan, mencakup antara lain: simpang prioritas, bundaran lalu lintas, perbaikan geometrik persimpangan, pengendalian persimpangan dengan alat

memberi isyarat lalu lintas dan/atau persimpangan tidak sebidang

pada penelitian kali masuk kepadateknik pemerintah dalam upaya menanggulangi kemacetan yang terjadi di jalan jalan besar kota, dan Sisitem Satu Arah sendiri pun merupakan produk atau Teknik dari menejemen rekayasa lalu lintas.

- Pada tahap rekayasa lalu lintas meliputi:
 - a) perencanaan, pembangunan, dan pemeliharaan jalan;
 - b) perencanaan, pengadaan, pemasangan, dan pemeliharaan perlengkapan jalan



2.2.4 Definisi Jalan Satu Arah

Jalan satu arah adalah jalan hanya diperbolehkan untuk arus lalu lintas satu arah saja, arah yang sebaliknya menggunakan jalan paralel didekatnya. Menurut Oglesby³² (1993: 409), Jalan satu arah adalah jalan dimana lalu lintas kendaraan bergerak hanya satu jurusan saja. Di banyak kota, jaringan jalan di dalam kota menggunakan basis operasi satu arah sedangkan arah lalu lintas yang berlawanan menggunakan jalan alternatif. Di beberapa lokasi lain sepasang jalan satu arah merupakan jalan arteri lalu lintas utama.

a) Karakteristik Jalan Satu Arah

Tipe jalan ini meliputi semua jalan satu arah dengan lebar jalur lalu lintas dari 5 meter sampai dengan 10,5 meter. kondisi dasar tipe jalan ini dari mana kecepatan arus bebas dasar dan kapasitas ditentukan didefinisikan sebagai berikut:

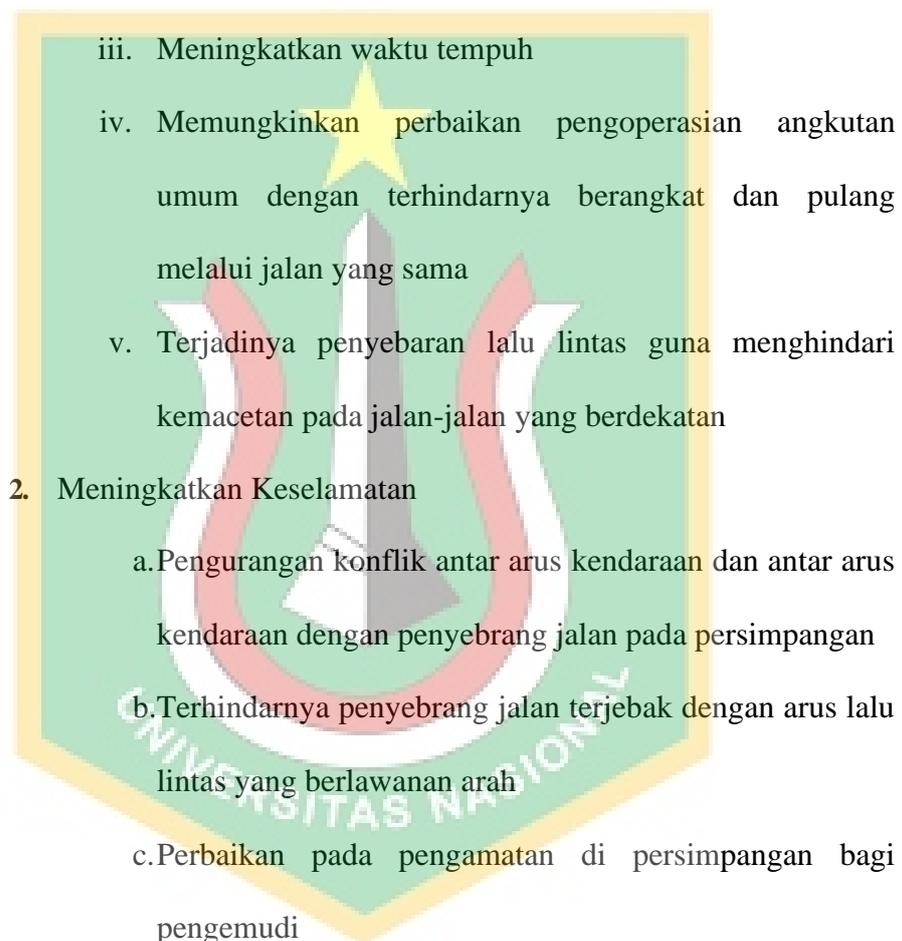
1. Lebar jalur lalu lintas tujuh meter
2. Lebar bahu efektif paling sedikit 2m pada setiap sisi
3. Tidak ada median
4. Hambatan samping rendah

b) Manfaat Jalan Satu Arah

1. Meningkatkan Kapasitas

³²Oglesby, C.H dan Hiks, R.G., 1993, Teknik Jalan Raya, Jilid I, Edisi Keempat, Jakarta Erlangga Hal 409

- i. Mengurangi hambatan-hambatan pada persimpangan yang ditimbulkan oleh konflik kendaraan dengan penyebrang jalan
- ii. Memungkinkan penyesuaian lebar jalur lalu lintas yang dapat menambah kapasitas maupun menambah jalur baru



- c) Kerugian Jalan Satu Arah
 - a) Sejumlah pemakai jalan (kendaraan bermotor) harus memutar untuk mencapai tujuan tertentu. Hal ini akan menambah biaya perjalanan.

- b) Bagi pendatang baru mungkin pengaturan ini membingungkan, khususnya apabila geometri jaringan jalan tidak beraturan serta marka dan rambu tidak jelas.
- c) Bagi kendaraan- kendaraan unuk kebutuhan darurat seperti pemadam kebakaran dan ambulance dalam hal ini terpaksa

d) Desain Jalan Satu Arah

Desain jalan satu arah dapat dilihat dari:

A. Segi Jalan Raya

Meskipun sistem jalan satu arah secara detail tidak berbeda terdapat beberapa faktor dasar tertentu yang harus dipertimbangkan dalam perancangan jaringan jalan satu arah yaitu:

- a. Kapasitas jalan pada salah satu arah harus seimbangan dengan kapasitas pada jalan yang berlawanan arah
- b. Sepasang jalan searah yang paling disarankan adalah yang saling berdekatan

B. Ujung Jalan Satu Arah

Pola jaringan jalan tertentu biasanya sangta cocok untuk dioperasikan sebagai sistem jalan satu arah misalnya jalan yang berpotongan dan menjadi satu bentuk “Y” pada pola grid sistem jalan searah akan berujung pada persimpangan dengan 4

kaki. Jika suatu jalan satu arah berakhir pada suatu jalan arteri maka sebaiknya sistem satu arah ini diteruskan sampai satu blok di depannya, sehingga tidak mempengaruhi operasi lalu lintas jalan arteri tersebut.

lokus dari jalan satu arah yang peneliti angkat adalah hanya jalan Nusantara Raya dari 3 jalan yang di berlakukan sistem 1 arah, jalan lainnya ialah Arif Rahman Hakim, dan Dewi Sartika. Ketiga jalan ini lah yang di berlakukan rekayasa lalu lintas. Sebelumnya ketiga jalan ini merupakan jalan dua arah yang mengakibatkan berubah menjadi jalan satu arah. Keputusan yang mengatur jalan satu arah pada jalan Nusantara Raya, Arif Rahman Hakim, Surat Keputusan Kepala Badan Pengelola Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi Nomor : SK. 287/AJ.206/BPTJ – 2018 Tentang Peraturan Lalu Lintas Dengan Sistem Satu Arah (SSA) pada Ruas Jalan Nasional Jl. Arif Rahman Hakim dan Jl. Nusantara Raya Kota Depok.



2.3 Kerangka Berfikir

Kemacetan merupakan salah satu permasalahan yang terjadi di kota Depok. Yang di sebabkan oleh Penumpukan jumlah kendaraan yang melintas di jalan jalan kota Depok, dan kapasitas jalan jalan kota Depok yang tidak lagi dapat menampung kendaraan yang melintas di kota Depok. Kurangnya petugas yang mengatur lalulintas di jalan dan minim nya Rambu lalu lintas yang ada di jalan Nusantara Raya tersebut juga menjadi permasalahan yang menyebabkan terjadinya masalah kemacetan. Karena permasalahan- permasalahan tersebut pemerintah Kota Depok melalui program Sistem Satu Arah yang bertujuan untuk memenuhi semua kebutuhan masyarakat dalam penyediaan pelayanan Transportasi. membuat kebijakan yang mengatur tentang rekayasa lalu lintas yang tertuang pada Surat Keputusan Kepala Badan Pengelola Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi. Nomor : SK. 287/AJ.206/BPTJ – 2018 Tentang Peraturan Lalu Lintas Dengan Sistem Satu Arah (SSA) pada Ruas Jalan Nasional Jl. Arif Rahman Hakim dan Jl. Nusantara Raya Kota Depok.

Melalui Kebijakan tersebut diharapkan dapat mengatasi permasalahan kemacetan yang terjadi di jalan jalan kota Depok khususnya Jalan Nusantara Raya. Tetapi dalam Penerapan Program Sistem Satu Arah yang di berlakukan di jalan Nusantara Raya kota Depok belum sepenuhnya efektif dan masih banyak kendala yang hadir dalam usaha pemerintah menjalankan program Sistem Satu Arah (SSA). Jika di lihat dari teori eektivitas kebijakan yang dikemukakan Paul

D Epstein yang mengukur tercapainya efektivitas pelayanan dapat di lihat dari dua aspek yaitu:

1. **Kualitas**

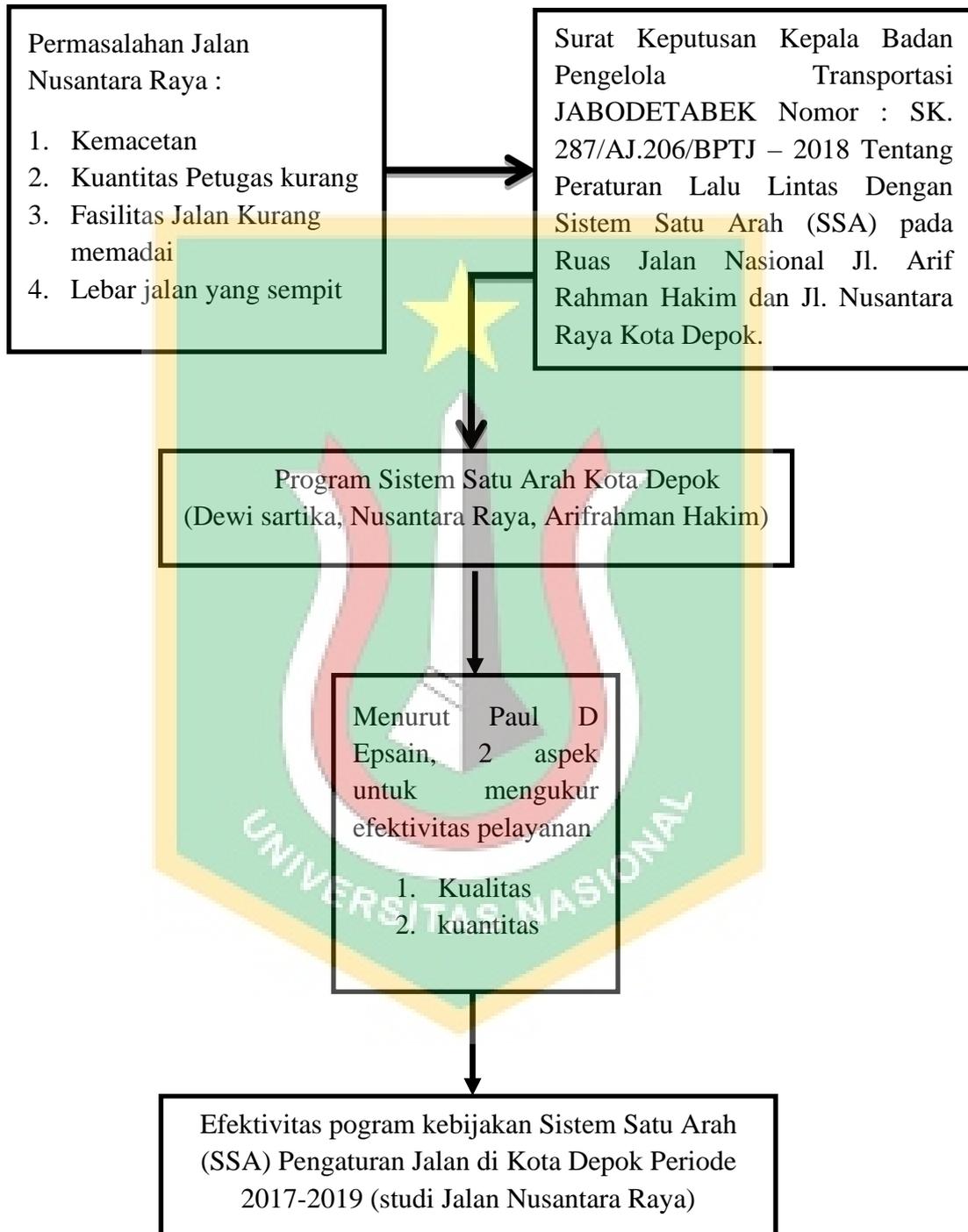
Penyelesaian pekerjaan yang di tangani sesuai dengan standar Kualitas yang telah ditentukan instansi sehingga dapat memenuhi kebutuhan dan memberikan kepuasan terhadap masyarakat yang di layani

2. **Kuantitas**

Kemampuan pegawai dalam menyelesaikan pekerjaan sesuai dengan target atau jumlah pencapaian yang sudah ditetapkan dan diharapkan.



Tabel 3.1 Kerangka Berfikir



BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Metode Penelitian

Metode penelitian adalah urutan kerja yang harus dilakukan dalam melaksanakan penelitian, pada tahapan ini penulis memaparkan secara singkat dan jelas metode yang akan di gunakan selama proses pelaksanaan penelitian nanti. Pada penelitian ini penulis menggunakan metode penelitian kualitatif. Dalam penelitian kualitatif objek yang di teliti adalah manusia . dan objek tersebut akan diteliti sebagaimana adanya atau secara naturalistik

3.2 Jenis Penelitian

dalam penelitian ini peneliti akan menggunakan Jenis penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif. Menurut Sugiyono penelitian deskriptif adalah penelitian yang dilakukan terhadap variabel mandiri, yaitu tanpa membuat perbandingan atau menghubungkan dengan variabel yang lain³³. penelitian kualitatif dengan pola pendekatan deskriptif yang bercirikan kegiatan pengumpulan, menggambarkan dan menafsirkan data tentang situasi yang dialami, hubungan kegiatan, pandangan, sikap yang ditunjukkan, atau tentang kecenderungan yang tampak dalam proses yang sedang berlangsung

³³Sugiyono, *Memahami Penelitian Kualitatif*, Bandung: CV. Alfabeta, 2009, hal.9.

3.3 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian merupakan tempat dimana peneliti melakukan penelitian terutama dalam menangkap fenomena atau peristiwa yang sebenarnya terjadi dari objek yang diteliti dalam rangka mendapatkan data-data penelitian yang akurat.³⁴

Dalam penelitian kali ini yang menjadi lokasi penelitian peneliti adalah jalan Nusantara Raya Kota Depok. jalan ini merupakan salah satu jalan yang di berlakukannya Sistem Satu Arah yang pertama kali dan satu satunya di kota Depok.

3.4 Sumber Data atau Teknik Pengumpulan Data

3.4.1 Sumber Data

Sumber data merupakan subjek darimana asal data penelitian itu diperoleh. Dan dalam penelitian ini, peneliti mengambil sumber data melalui data primer dan data sekunder sebagai berikut.

1. **Data Primer**

Data Primer dalam penelitian ini merupakan data yang diperoleh dari hasil wawancara dengan narasumber yang sebelumnya telah ditentukan oleh peneliti. Sumber data yang langsung memberikan data kepada peneliti.

2. **Data Sekunder**

Data sekunder dalam penelitian ini adalah data yang diperoleh dari

³⁴<http://digilib.unila.ac.id>(diakses pada, jumat , 2 Agustus 2019 pukul: 17:30)

catatan, laporan, artikel, buku-buku, internet dan sebagainya. Sumber yang tidak langsung memberikan data kepada peneliti.

3.4.2 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan proses terpenting dalam penelitian karena tujuan utama dalam sebuah penelitian dapat mendapatkan data, untuk mendapatkan data yang memenuhi standar maka peneliti harus melakukan teknik pengumpulan data. Menurut Nazir, dalam buku metode penelitian "pengumpulan data merupakan suatu proses pengadaan data untuk keperluan penelitian"³⁵. Teknik pengumpulan data yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah teknik pengumpulan data yang bersumber dari studi kepustakaan dan studi lapangan.

3.4.2.1 Studi Kepustakaan

Studi kepustakaan untuk penelitian kali ini mengenai efektivitas Sistem Satu Arah (SSA) di Kota Depok. Dan pada bagian ini peneliti menggunakan beberapa buku dan internet sebagai referensi dalam pengumpulan data. Yang dimaksud studi kepustakaan adalah teknik pengumpulan data dengan cara membaca dan mempelajari literatur-literatur yang berhubungan dengan objek yang diteliti³⁶

3.4.2.2 Studi Lapangan

Studi lapangan yang dilakukan dengan cara meninjau langsung lokasi

³⁵Nazir, Moh, *Metode Penelitian*, Jakarta: Ghalia Indonesia, 2011, hal 211.

³⁶Repository.unpas.ac.id (diakses pada, jumat , 2 Agustus 2019 pukul: 20:00)

yang terkena dampak SSA dengan mengamati dan mencatat informasi atas setiap aktivitas yang terjadi dimana studi ini dilakukan penulis dengan mengadakan pengamatan langsung. Adapun teknik pengumpulan data yang digunakan penulis dalam melaksanakan penelitian adalah sebagai berikut:

1. Observasi Langsung

Dalam teknik observasi, peneliti diminta untuk terjun langsung untuk mengamati suatu obyek yang menjadi bahan penelitian untuk memperoleh data yang diperlukan dalam penelitian. Observasi langsung bertujuan agar penulis dapat mengamati secara langsung objek yang akan di teliti. Dalam penelitian ini peneliti harus datang dan mengetahui objek mana yang akan di teliti sebelum peneliti, melakukan penelitian.

2. Wawancara Mendalam

Menurut Sugiyono wawancara adalah pertemuan dua orang untuk bertukar informasi dan ide melalui tanya jawab sehingga dapat dikonstruksikan makna dalam suatu topik tertentu dan dengan wawancara peneliti akan mengetahui hal-hal yang lebih mendalam tentang partisipan dalam menginterpretasikan situasi dan fenomena yang terjadi yang tidak mungkin ditemukan melalui observasi.³⁷

Jika dikaitkan dengan definisi wawancara di atas wawancara kepada informan sangat mendukung data yang di kumpulkan peneliti dalam melakukan penelitian. Data tersebut berupa cerita atau deskripsi mengenai fenomena yang terkait kebijakan sistem satu arah yang berada di kota Depok. Wawancara mengandung

³⁷Sugiyono, *Memahami Penelitian Kualitatif*, Bandung : CV. Alfabeta, 2009, hal.317.

persepsi masyarakat terkait kebijakan yang dibuat dan dilaksanakan oleh pemerintah. Teknik pengumpulan data dengan cara mewawancarai dan bertatap muka langsung dengan informan terkait dengan penelitian tersebut seperti Dinas terkait yaitu dinas perhubungan kota depok, masyarakat sekitar, para pedagang dan aparat kepolisian yang menjaga .

3. Dokumentasi

Dokumentasi merupakan hal yang harus di sajikan dalam penelitian dokumentasi menunjang data penelitian sehingga ke aslian data tersebut dapat terjaga atau data data yang di dapat valid dan benar adanya, serta untuk menjadi bukti bahwa penulis telah melakukan penelitian ditempat dan kepada orang yang tepat. Dokumentasi adalah setiap bahan tertulis baik berupa karangan, memo, pengumuman, instruksi, majalah, bulletin, pernyataan, aturan atau suatu lembaga masyarakat, dan berita yang disiarkan oleh media media.³⁸

3.5 Teknik Pemilihan Informan

Penentuan informan pada penelitian ini dilakukan dengan teknik purposive sampling. Purposive sampling merupakan teknik pengambilan sampel berupa sumber data dengan pertimbangan tertentu.³⁹ Pertimbangan tertentu ini, misalnya orang tersebut dianggap paling tahu tentang apa yang kita harapkan, atau mungkin dia sebagai penguasa sehingga akan memudahkan peneliti menjelajahi obyek atau situasi sosial yang diteliti. Kriteria informan yang tepat untuk penelitian ini adalah informan yang mengetahui tentang eektivitas Sistem Satu Arah (SSA).

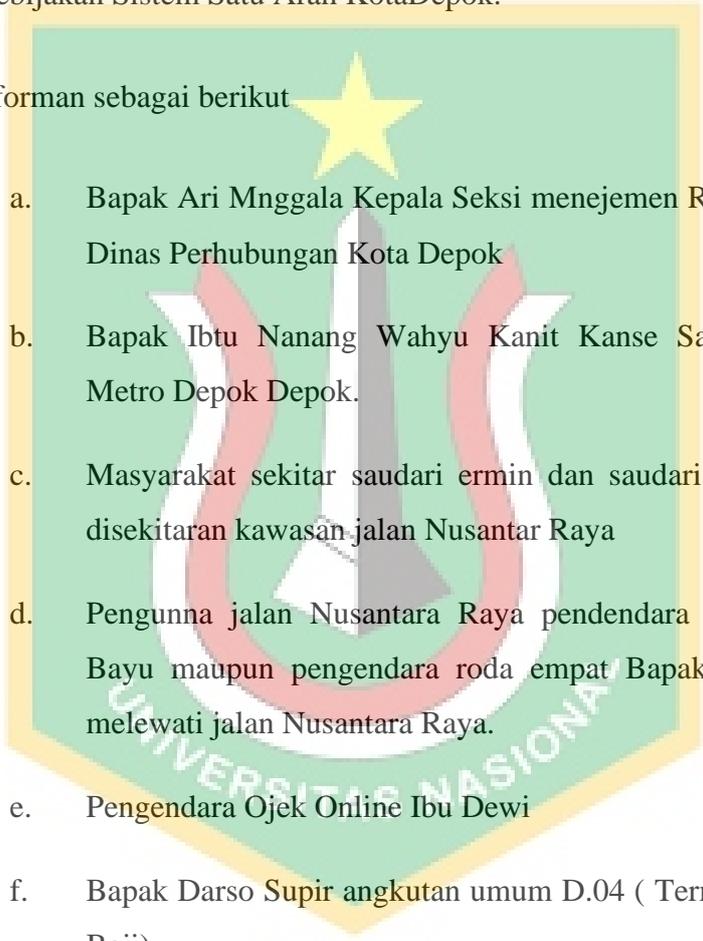
³⁸Repository.unpas.ac.id (diakses pada, jumat , 2 Agustus 2019 pukul: 20:00).

³⁹www.statistikian.com (diakses pada, jumat , 2 Agustus 2019 pukul: 20:00).

3.5.1 Informan

Informan merupakan orang yang menguasai dan memahami data, informasi ataupun fakta dari suatu objek penelitian. Informan dipilih berdasarkan keterlibatan dan pengetahuan terkait dengan eektivitas Kebijakan Sistem Satu Arah Kota Depok.

Adapun informan sebagai berikut

- 
- a. Bapak Ari Mnggala Kepala Seksi menejemen Rekaya Lalulintas Dinas Perhubungan Kota Depok
 - b. Bapak Ibtu Nanang Wahyu Kanit Kanse Sat Lantas Polres Metro Depok Depok.
 - c. Masyarakat sekitar saudari ermin dan saudari Elayang berada disekitaran kawasan jalan Nusantar Raya
 - d. Pengunna jalan Nusantara Raya pendendara roda dua bapak Bayu maupun pengendara roda empat Bapak Rio. dan yang melewati jalan Nusantara Raya.
 - e. Pengendara Ojek Online Ibu Dewi
 - f. Bapak Darso Supir angkutan umum D.04 (Terminal – Kukusan Beji)
 - g. Pedagang Empek Empek di Pasar Depok Jaya Ibu agustin .

3.6 Teknik Analisis Data

Teknik analisis data pada penelitian ini akan diawali dengan proses pengumpulan data dan menelaah semua informasi atau data yang di dapat dari berbagai sumber yang ada seperti tahapan observasi, wawancara, maupun dokumentasi untuk selanjutnya di sajikan dalam penelitian ini. Analisis data akan dilakukan saat observasi langsung dengan cara deskriptif-kualitatif. Aktivitas dalam analisis data yaitu, *data reduction*, *data display*, dan *conclusion drawing/verification*⁴⁰.

Aktivitas dalam menganalisis data kualitatif yaitu antara lain:

a. Reduksi Data (Reduction Data)

Reduksi data diartikan sebagai proses pemilihan, pemisahan, perhatian pada penyederhanaan, pengabstrakan dan transformasi data kasar yang muncul dari catatan-catatan tertulis dilapangan. Laporan atau data yang diperoleh dilapangan akan dituangkan dalam bentuk uraian yang lengkap dan terperinci. Data yang diperoleh dari lapangan jumlahnya akan cukup banyak, sehingga perlu dicatat secara teliti dan rinci. Mereduksi data berarti merangkum, memilih hal-hal pokok, memfokuskan pada hal-hal yang penting, serta dicari tema dan polanya. Dengan demikian, data yang telah direduksi akan memberikan gambaran yang jelas dan mempermudah peneliti untuk melakukan pengumpulan data selanjutnya. Data yang diperoleh dari lokasi penelitian dituangkan dalam uraian laporan

⁴⁰<http://digilib.unila.ac.id>(diakses pada, jumat , 2 Agustus 2019 pukul: 20:00).

lengkap dan terperinci. Laporan lapangan direduksi, dirangkum, dipilih hal-hal pokok, difokuskan pada hal-hal penting kemudian dicari tema atau polanya.

b. Penyajian Data (Data Display)

Penyajian data dilakukan dengan tujuan untuk mempermudah peneliti dalam melihat gambaran secara keseluruhan atau bagian tertentu dari penelitian. Penyajian data dilakukan dengan cara mendeskripsikan hasil wawancara yang dituangkan dalam bentuk uraian dengan teks naratif, dan didukung oleh dokumen-dokumen, serta foto-foto maupun gambar sejenisnya untuk diadakanya suatu kesimpulan.

c. Penarikan Kesimpulan (Concluting Drawing)

Penarikan Kesimpulan yaitu melakukan verifikasi secara terus menerus sepanjang proses penelitian berlangsung, yaitu selama proses pengumpulan data. Peneliti berusaha untuk menganalisis dan mencari pola, tema, hubungan persamaan, hal-hal yang sering timbul, hipotesis dan sebagainya yang dituangkan dalam kesimpulan yang tentatif. Dalam penelitian ini, penarikan kesimpulan dilakukan dengan pengambilan intisari dari rangkaian kategori hasil penelitian berdasarkan observasi dan wawancara.

3.6.1 Uji Keabsahan Data

Penelitian kualitatif merupakan penelitian yang harus dapat mengungkap kebenaran yang objektif. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan triangulasi dalam keabsahan datanya. Triangulasi adalah teknik pemeriksaan data yang

memanfaatkan sesuatu yang lain diluar data itu untuk keperluan pengecekan atau sebagai pembanding terhadap data itu.

Menurut Denzin, triangulasi dapat dibedakan menjadi empat macam yaitu dengan memanfaatkan penggunaan sumber, metode, penyidik, dan teori. Untuk itu yang dapat dilakukan oleh peneliti yaitu :

1. Mengajukan berbagai macam variasi pertanyaan.
2. Mengecek dengan berbagai sumber data.
3. Memanfaatkan berbagai metode agar pengecekan kepercayaan data dapat dilakukan.⁴¹

Sehingga untuk memenuhi uji keabsahan data dalam penelitian ini, peneliti menggunakan triangulasi dengan Sumber. Menurut Patton, Triangulasi dengan sumber berarti membandingkan dan mengecek balik derajat kepercayaan suatu informasi yang diperoleh melalui waktu dan alat yang berbeda dalam penelitian kualitatif. Hal tersebut dapat dicapai dengan jalan :

1. Membandingkan data hasil pengamatan dengan data hasil wawancara.
2. Membandingkan apa yang dikatakan orang di depan umum dengan apa yang dikatakannya secara pribadi.
3. Membandingkan apa yang dikatakan orang-orang tentang situasi penelitian dengan apa yang dikatakan sepanjang waktu.

⁴¹ Lexy J. Moleong, M.A, Op.Cit., hal.160

4. Membandingkan keadaan dan perspektif seseorang dengan berbagai pendapat dan pandangan orang seperti rakyat biasa, orang berpendidikan menengah atau tinggi, orang berada, orang pemerintahan.
5. Membandingkan hasil wawancara dengan isi suatu dokumen yang berkaitan.⁴²



⁴² Ibid, hal 161

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Hasil Penelitian

4.1.1 Deskripsi Kota Depok

4.1.1.1 Sejarah Kota Depok

Kota Depok adalah sebuah kota di Provinsi Jawa Barat, Indonesia. Kota ini terletak tepat di selatan Jakarta, yakni antara Jakarta dan Bogor. Dahulu, Depok adalah kota kecamatan dalam wilayah Kabupaten Bogor, yang kemudian mendapat status kota administratif pada tahun 1982. Sejak 20 April 1999, Depok ditetapkan menjadi kotamadya (sekarang:kota) yang terpisah dari Kabupaten Bogor.⁴³

Berawal pada akhir abad ke 17 seorang saudagar Belanda, eks VOC, bernama Cornelis Chastelein (1657–1714) membeli tanah di Depok seluas 12,44 km persegi (hanya 6,2% dari luas kota Depok saat ini yang luasnya 220 km persegi) atau kurang dari 4 kali luas kampus UI Depok. Pusat titik KM 0 pada Depok jaman dahulu adalah Tugu Depok yang berlokasi di halaman rumah sakit Harapan Depok. Dengan harga 700 ringgit, dan status tanah itu adalah tanah partikelir atau terlepas dari kekuasaan Hindia Belanda. Cornelis Chastelein menjadi tuan tanah, yang kemudian menjadikan Depok memiliki pemerintahan

⁴³ https://id.m.wikipedia.org/wik/kota_depok (diakses pada, jumat , 3 Januari 2020 pukul: 10:00).

sendiri, lepas dari pengaruh dan campur tangan dari luar. Daerah otonomi Chastelein ini dikenal dengan sebutan Het Gemeente Bestuur van Het Particuliere Land Depok. Pada zaman kemerdekaan Depok ini menjadi sebuah kecamatan yang berada di lingkungan Kewedanaan (Pembantu Bupati) wilayah Parung Kabupaten Bogor.

Depok bermula dari sebuah Kecamatan yang berada di lingkungan Kewedanaan (Pembantu Bupati) wilayah Parung Kabupaten Bogor, kemudian pada tahun 1976 perumahan mulai dibangun baik oleh Perum Perumnas maupun pengembang yang kemudian diikuti dengan dibangunnya kampus Universitas Indonesia (UI), serta meningkatnya perdagangan dan Jasa yang semakin pesat sehingga diperlukan kecepatan pelayanan.

Pada tahun 1981 Pemerintah membentuk Kota Administratif Depok berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 43 tahun 1981 yang peresmiannya pada tanggal 18 Maret 1982 oleh Menteri dalam Negeri (H. Amir Machmud) yang terdiri dari 3 (tiga) Kecamatan dan 17 (tujuh belas) Desa, yaitu:

1. Kecamatan Pancoran Mas, terdiri dari 6 (enam) Desa, yaitu Desa Depok, Desa Depok Jaya, Desa Pancoran Mas, Desa Mampang, Desa Rangkapan Jaya, Desa Rangkapan Jaya Baru.
2. Kecamatan Beji, terdiri dari 5 (lima) Desa, yaitu: Desa Beji, Desa Kemiri Muka, Desa Pondok Cina, Desa Tanah Baru, Desa Kukusan.

3. Kecamatan Sukmajaya, terdiri dari 6 (enam) Desa, yaitu: Desa Mekarjaya, Desa Sukma Jaya, Desa Sukamaju, Desa Cisalak, Desa Kalibaru, Desa Kalimulya⁴⁴.

Jika dilihat dari penjelasan diatas kecamatan pancoran mas merupakan salah satu dari tiga kecamatan pertama yang ada di kota Depok. Di mana Jalan Nusantara Raya yang merupakan salah satu jalan di kota Depok yang di berlakukanya sitem satu arah di kota Depok terletak pada kecamatan Pancoran Mas. Dan jalan Nusantara merupakan termasuk jalan utama kota Depok yang banyak di lalui pengendara kendaraan bermotor dari yang pribadi, angkutan umum ataupun mobil pariwisata dan mobil truk yang membawa muatan.

Dengan semakin pesatnya perkembangan dan tuntutan aspirasi masyarakat yang semakin mendesak agar Kota Administratif Depok diangkat menjadi Kotamadya dengan harapan pelayanan menjadi maksimum. Di sisi lain Pemerintah Kabupaten Bogor bersama-sama Pemerintah Provinsi Jawa Barat memperhatikan perkembangan tersebut, dan mengusulkannya kepada Pemerintah Pusat dan Dewan Perwakilan Rakyat. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1999, tentang pembentukan Kotamadya Daerah Tingkat II Depok yang ditetapkan pada tanggal 20 April 1999, dan diresmikan tanggal 27 April 1999 berbarengan dengan Pelantikan Penjabat Wali kotamadya Kepala

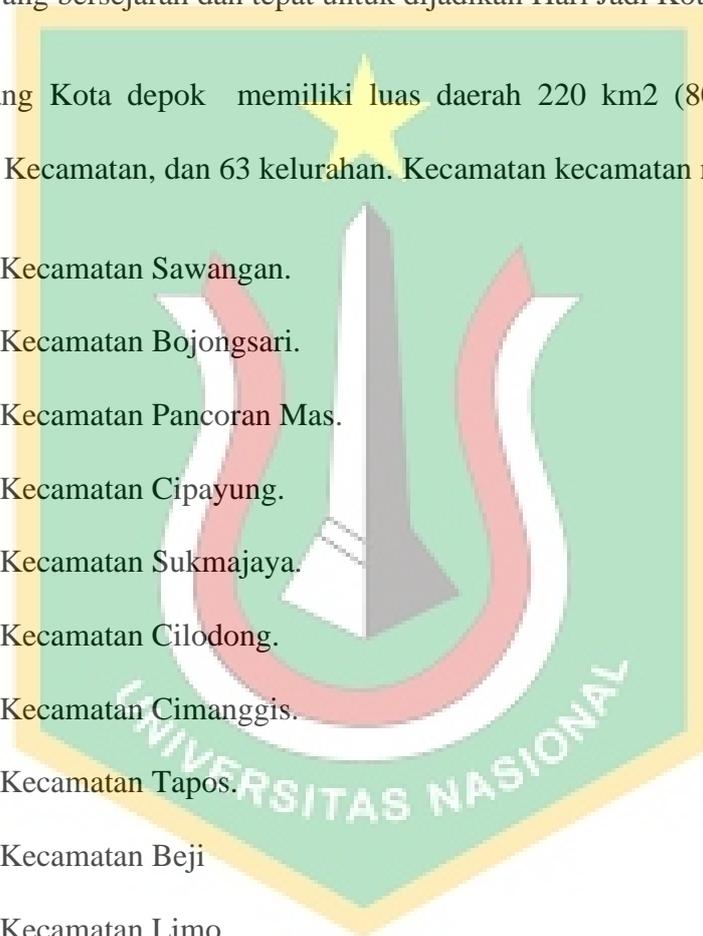
⁴⁴ ibid

Daerah Tingkat II Depok yang dipercayakan kepada Drs. H. Badrul Kamal yang pada waktu itu menjabat sebagai Walikota Kota Administratif Depok.⁴⁵

Momentum peresmian Kotamadya Daerah Tingkat II Depok dan pelantikan pejabat Wali kotamadya Kepala Daerah Tingkat II Depok dapat dijadikan suatu landasan yang bersejarah dan tepat untuk dijadikan Hari Jadi Kota Depok.

Sekarang Kota Depok memiliki luas daerah 220 km² (80 sq mi) dengan jumlah 11 Kecamatan, dan 63 kelurahan. Kecamatan kecamatan nya antara lain⁴⁶:

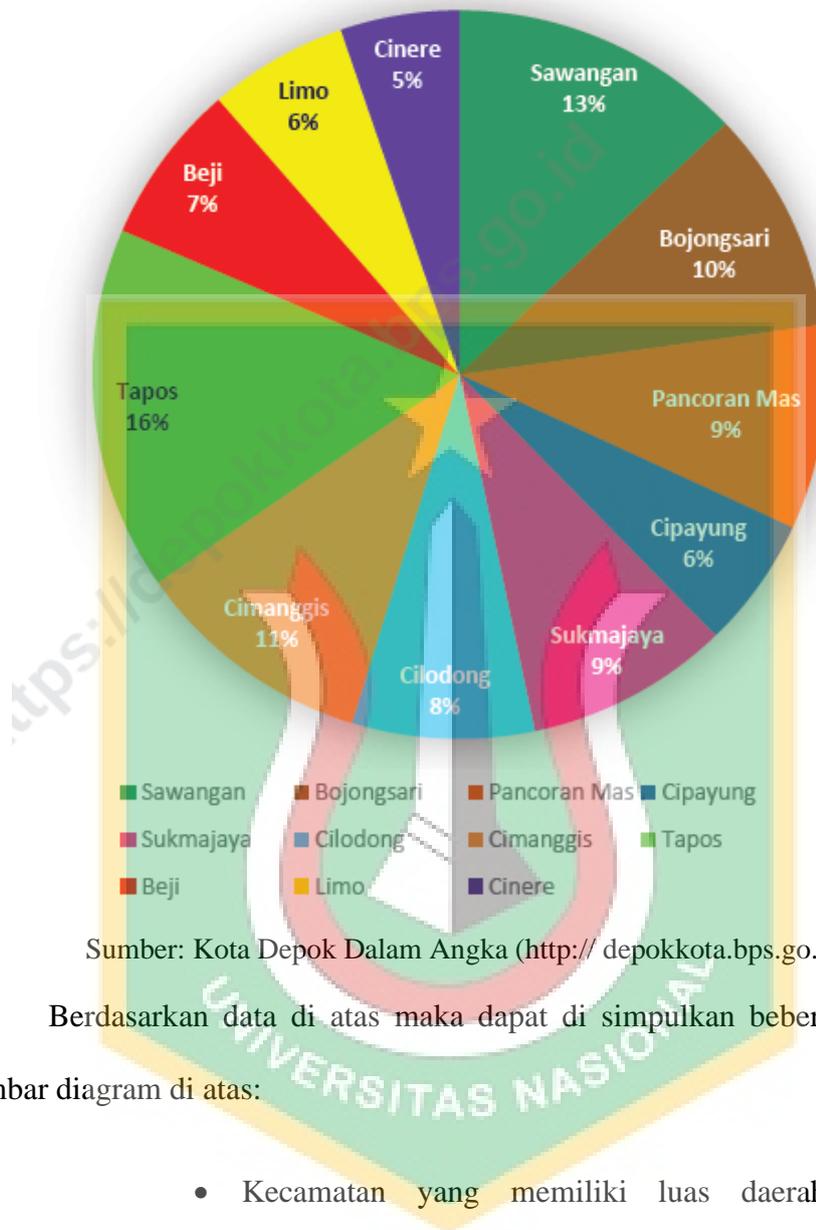
1. Kecamatan Sawangan.
2. Kecamatan Bojongsari.
3. Kecamatan Pancoran Mas.
4. Kecamatan Cipayung.
5. Kecamatan Sukmajaya.
6. Kecamatan Cilodong.
7. Kecamatan Cimanggis.
8. Kecamatan Tapos.
9. Kecamatan Beji
10. Kecamatan Limo
11. Kecamatan Cinere.



⁴⁵ ibid

⁴⁶ <http://depokkota.bps.go.id> (diakses pada, jumat 3 januari 2020 pukul 10.00)

Gambar 4.1 Luas Wilayah Menurut Kecamatan di Kota Depok, 2018



Berdasarkan data di atas maka dapat disimpulkan beberapa hal terkait gambar diagram di atas:

- Kecamatan yang memiliki luas daerah terbesar di bandingkan dengan kecamatan kecamatan yang lain yang berada di Kota Depok yaitu kecamatan Tapos
- Kecamatan yang memiliki luas daerah terkecil adalah kecamatan cinere, yang hanya memiliki luas daerah 6% dari luas wilayah Kota Depok.

- Dan kecamatan Pancoran Mas Merupakan kecamatan dengan luaswilayah yang standar tidak terlalu besar maupun tidak terlalu kecil, dengan luas daerah 9 % dari luas Wilayah Kota Depok.

4.1.1.2 Geografis dan Jumlah Penduduk

Secara astronomis, Kota Depok terletak antara 60 19' s.d. 60 28' Lintang Selatan dan antara 1060 43' s.d. 1060 55' Bujur Timur. Berdasarkan posisi geografisnya, Kota Depok terletak di bagian selatan Provinsi Jawa Barat berbatasan dengan Provinsi DKI Jakarta memiliki batas-batas: Utara– Provinsi DKI Jakarta; Selatan – Kabupaten Bogor; Barat – Kota Tangerang Selatan; Timur –Kabupaten Bogor.

Secara administratif, wilayah Kota Depok terletak diantara dua kabupaten/kota dan Ibukota Negara. Kondisi ini menyebabkan peranan Kota Depok menjadi sangat penting karena selain menjadi pintu gerbang yang menghubungkan antara Jawa Barat dan Wilayah DKI Jakarta, juga menjadi penyangga Ibu Kota Negara, baik sebagai tempat permukiman maupun sebagai penyangga dalam bidang lainnya.

Adapun Batas Administrasi Kota Depok adalah :

- Utara : Prov. DKI Jakarta dan Kab. Tangerang (Prov. Banten)
- Selatan : Kab. Bogor (Prov. Jawa Barat)
- Barat : Kab. Bogor (Prov. Jawa Barat) & Kab. Tangerang (Prov. Banten)
- Timur : Kab. Bekasi dan Kab. Bogor (Prov. Jawa Barat)

Populasi Penduduk Kota Depok berdasarkan proyeksi penduduk tahun 2018 sebanyak 2 330 333 jiwa, yaitu penduduk laki-laki sebanyak 1 173 102 jiwa dan perempuan 1 157 231 jiwa. Dibandingkan Tahun 2017, penduduk Kota Depok Tahun 2018 bertambah sekitar 75 820 jiwa atau dengan pertumbuhan penduduk sebesar 3,36 persen. Jumlah Penduduk Laki laki lebih banyak dibandingkan penduduk perempuan dengan besarnya angka rasio jenis kelamin tahun 2018 sebesar 101,37.⁴⁷

**Tabel 4.1 Proyeksi Penduduk Menurut Kecamatan di Kota Depok
Tahun (jiwa) 2016 - 2018**

Kecamatan <i>Subdistrict</i>	2016	2017	2018
(1)	(2)	(3)	(4)
1 Sawangan	154 933	159 613	165 631
2 Bojongsari	125 047	128 894	133 682
3 Pancoran Mas	263 942	273 447	282 167
4 Cipayung	160 382	165 361	171 457
5 Sukmajaya	291 267	302 719	311 379
6 Cilodong	156 742	161 866	167 565
7 Cimanggis	303 392	313 987	324 343
8 Tapos	271 090	280 121	289 809
9 Beji	208 009	215 215	222 372
10 Limo	110 275	113 684	117 890
11 Cinere	134 734	139 606	144 038
Kota Depok	2 179 813	2 254 513	2 330 333

Sumber/Source: Proyeksi Penduduk Indonesia 2010–2035/*Indonesia Population Projection 2010–2035*

⁴⁷ <http://depokkota.bps.go.id> (diakses pada, jumat 3 januari 2020 pukul 10.00)

Kepadatan penduduk di Kota Depok tahun 2018 meningkat dibandingkan tahun 2017 yaitu 11 635 jiwa/km² dibandingkan sebelumnya yaitu 11 256 jiwa/km². . Kepadatan Penduduk di 11 kecamatan bervariasi dengan kepadatan tertinggi terletak di kecamatan Sukmajaya yaitu sebesar 17 947 jiwa/km² dan terendah di Kecamatan Sawangan sebesar 6 324 jiwa/km².⁴⁸

Tabel 4.2Proyeksi Penduduk, luas Wilayah dan Kepadatan Penduduk Menurut kecamatan di Kota Depok,2018

	Kecamatan <i>Subdistrict</i>	Jumlah Penduduk <i>/ Population</i>	Luas Wilayah <i>/ Region Area</i> (Km ²)	Kepadatan Penduduk / <i>Population</i> Density (Jiwa/km ²)
	(1)	(2)	(3)	(4)
1	Sawangan	165 631	26,19	6 324
2	Bojongsari	133 682	19,30	6 927
3	Pancoran Mas	282 167	18,03	15 650
4	Cipayung	171 457	11,45	14 974
5	Sukmajaya	311 379	17,35	17 947
6	Cilodong	167 565	16,19	10 350
7	Cimanggis	324 343	21,58	15 030
8	Tapos	289 809	33,26	8 713
9	Beji	222 372	14,56	15 273
10	Limo	117 890	11,84	9 957
11	Cinere	144 038	10,55	13 653
	Kota Depok	2 330 333	200,29	11 635

Sumber/Source: Proyeksi Penduduk Indonesia 2010–2035/*Indonesia Population Projection 2010–2035*

⁴⁸ ibid

4.1.1.3 Jumlah Kendaraan dan Lampu APIL di Kota Depok

Tidak bisa kita pungkiri jumlah penduduk di suatu kota akan mempengaruhi jumlah kendaraan yang ada di Kota Depok. Karena hampir semua penduduk di suatu kota membutuhkan kendaraan untuk melakukan aktivitas mereka tak terkecuali penduduk penduduk di Kota Kota besar seperti Kota Depok ini, yang hampir sebagian berkerja di luar Kota, seperti Kota Jakarta, Kota Bekasi, Kota Tangerang, dan Kota Bogor, maka dari itu jumlah penduduk yang ada di suatu kota sangat mempengaruhi jumlah kendaraan yang ada di kota Depok, dan jumlah kendaraan yang dimiliki masyarakat akan sangat berpengaruh dengan keadaan jalan jalan yang di lalui masyarakat dan itu juga lah yang menjadi salah satu faktor penyebab kemacetan di Kota Depok.

Tabel 4.3 Jumlah Kendaraan yang Terdaftar di Kota Depok tahun 2017-2018

Jenis Kendaraan	Pribadi		Dinas		Umum		TOTAL	
	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018
Sedan/Jeep/Mini Bus	175.396	180.644	500	1.243	9.126	8.382	185.022	190.269
Bus/Microbus	477	452	56	89	315	284	848	825
Truck/Pick up	19.917	19.160	360	383	357	376	20.634	19.919
Alat Berat	10	9	0	0	0	0	10	9
Sepeda Motor/Scooter	1.016.675	964.880	1.596	1.571	1	0	1.018.272	966.451
TOTAL	1212475	1165145	2512	3286	9799	9042	1224786	1177473

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Depok 9 desember 2019

Dari data diatas dapat di simpulkan bahwa

- Jumlah semua kendaraan dari tahun 2017-2018 mengalami penurunan dari 1.224.786 menjadi 1.177.473
- Jenis kendaraan terbanyak dari semua jenis kendaraan di kota Depok adalah kendaraan sepeda motor sebanyak 1.018.272 pada tahun 2017 dan 966.451 kendaraan pada tahun 2018
- Jumlah Mobil Pribadi mengalami kenaikan yang signifikan dari 175.396 pada tahun 2017 meningkat menjadi 180.644 pada tahun 2018.
- Jumlah Mobil dinas mengalami kenaikan yang signifikan dari 500 kendaraan pada tahun 2017 meningkat menjadi 1.243 kendaraan pada tahun 2018.
- Jumlah Mobil Umum mengalami penurunan yang signifikan dari 9.126 pada tahun 2017 meningkat menjadi 8.382 pada tahun 2018.
- Jumlah kendaraan pribadi jauh lebih banyak di bandingkan jumlah kendaraan umum maupun dinas.

Data diatas merupakan data yang di ambil dari Dinas Perhubungan Kota Depok dan Data tersebut merupakan Data yang bersumber dari SAMSAT Kota Depok. Data tersebut hanyalah jumlah kendaraan yang terdaftar di Kota Depok belum kendaraan dari luar Kota Depok.

Tabel 4.4 Daftar Lampu APILL di Kota Depok

No.	Nama Simpang	Keterangan	Jumlah
1	Simpang Juanda	Aktif	3
2	Simpang Ramanda	Aktif	3
3	Simpang Siliwangi	Aktif	3
4	Simpang RTM	Kondisional	4
5	Simpang Jatijajar	Aktif	3
6	Simpang Al-Huda	Flashing	3
7	Simpang Cijago	Aktif	6
8	Simpang PLN	Aktif	3
9	Simpang Sengon	Aktif	5
10	Simpang Gandul	Flashing	4
11	Simpang Bojongsari	Flashing	3
12	Simpang Pengasinan	Flashing	3

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Depok 09 Desember 2019

Jika di lihat dari tabel lampu APILL diatas jalan Nusantara Raya yang sebagai salah satu jalan yang di berlakukan SSA di Kota Depok memiliki 2 lampu APPIL di sepanjang jalan tersebut yang masing masing terletak di ujung Barat Dan Ujung Timur jalan, dan yang menjadi salah satu penyebab kemacetan di jalan Nusantara Raya adalah Persimpangan Sengon atau yang lebih di kenal dengan Lampu Merah Sandra.

4.1.2 Deskripsi Jalan Nusantara Raya

4.1.2.1 Panjang Jalan Dan pembagian Jalan Nusantara Raya

Jalan Nusantara Raya merupakan salah satu jalan yang terdapat di Kota Depok dan merupakan jalan penghubung yang banyak di lalui kendaraan kendaraan, panjang jalan Nusantara Raya >1,6 km, jalan nusantara raya memiliki 2 lampu merah di sepanjang jalanya, lampu merah simpang PLN dan lampu Merah simpang Sengon. Patokan jalan nusantara raya dari depan jalan Kalimantan Beji Depok Sampai Persimpangan Sengon. , tetapi tidak semua jalan nusantara raya Depok yang di berlakukana SSA hanya Jalan nusantara yang dari Simpang Melati sampai simpang Sengon. Sedangkan dr simpang Melati Kearah Simpang PLN dan sampai Akhir batas jalan Nusantara ya itu simpang Jalan Kalimantan, tidak di berlakukana SSA.

Tabel 4.5 Tabel Pembagian Jalan Nusantara Raya

No	Jalan	Simpang	Jarak (m)
1	Jl. Nusantara	Simp. Melati - Simp. Sengon	1.000
2	Jl. Nusantara	Simp. PLN - Simp. Jl. Jawa	600
3	Jl. Nusantara	Simp. Jl. Jawa - Simp. PLN	600
4	Jl. Raya Sawangan	Simp. Tanah Baru - Jemb. Bintara	350
5	Jl. Raya Sawangan	Jemb. Bintara - Simp. Tanah Baru	350
6	Jl. Raya Sawangan	Jemb. Bintara - Simp. Sengon	350
7	Jl. Raya Sawangan	Simp. Sengon - Jemb. Bintara	350
8	Jl. Raya Sawangan	Simp. Tanah Baru - Puri Depok Mas	550
9	Jl. Raya Sawangan	Puri Depok Mas - Simp. Tanah Baru	550

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Depok 09 Desember 2019

4.1.2.2 Status Jalan Nusantara Raya

Sejak 2015 tepatnya pada bulan April, jalan nusantara di tetapkan menjadi jalan nasional ketetapan ini sesuai dengan Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia, dengan Nomor Surat NOMOR : 248/KPTS/M/2015 Tentang Penetapan Ruas Jalan Dalam Jaringan Jalan Primer Menurut Fungsinya Sebagai Jalan Arteri (JAP) dan Jalan Kolektor – 1(JKP-1), dan Dengan keluar nya surat keputusan Menteri PUPR tersebut Maka status Jalan Nusantara Raya Menjadi Jalan Kolektor – 1 (JKP-1). Berikut lampiran Surat keputusannya.

Gambar 4.2 Cover SK Menteri PUPR NNOMOR : 248/KPTS/M/2015



Sumber: Dinas Perhubungan Kota Depok 09 Desember 2019

Gambar 4.3 Isi SK Menteri PUPR NNOMOR : 248/KPTS/M/2015



MENTERI PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
REPUBLIK INDONESIA

**KEPUTUSAN MENTERI PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
REPUBLIK INDONESIA**

NOMOR: 248/KPTS/M/2015

TENTANG

**PENETAPAN RUAS JALAN DALAM JARINGAN JALAN PRIMER MENURUT
FUNGSIONYA SEBAGAI JALAN ARTERI (JAP) DAN JALAN KOLEKTOR-1 (JKP-1)**

MENTERI PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT,

- Menimbang** : bahwa dalam rangka pelaksanaan ketentuan Pasal 60 dan Pasal 61 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan, perlu menetapkan sistem jaringan jalan primer menurut fungsinya sebagai jalan arteri dan jalan kolektor-1 dengan Keputusan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat tentang Penetapan Ruas Jalan dalam Jaringan Jalan Primer Menurut Fungsinya sebagai Jalan Arteri (JAP) dan Jalan Kolektor-1 (JKP-1);
- Mengingat** : 1. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 86, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4655);
2. Peraturan Presiden Nomor 7 Tahun 2015 tentang Organisasi Kementerian Negara;
3. Peraturan Presiden Nomor 15 Tahun 2015 tentang Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat;
4. Keputusan Presiden Nomor 121/P Tahun 2014 tentang Pembentukan Kementerian dan Pengangkatan Menteri Kabinet Kerja Periode Tahun 2014-2019;
5. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 08/PRT/M/2008 tentang Pedoman Pelaksanaan Pemeriksaan Khusus di Lingkungan Departemen Pekerjaan Umum;
6. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2012 tentang Pedoman Penetapan Fungsi Jalan dan Status Jalan;
7. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 25/PRT/M/2014 tentang Penyelenggaraan Data dan Informasi Geospasial Infrastruktur Bidang Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat;

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Depok 09 Desember 2019

Gambar 4.4 Lampiran SK Mentri PUPR NNOMOR : 248/KPTS/M/2015

NO.	NOMOR RUAS	N A M A R U A S	PANJANG RUAS (KM)	JAP (KM)	JKP-1 (KM)
229	095	BTS. KAB. CIAMIS/MAJALENGKA (CAGEUR) - BTS. KOTA CIAMIS	33,33	33,33	
230	095 11	K JLN. SILIWANGI (KAWALI)	1,07	1,07	
231	095 12	K JLN. LL. RE. MARTADINATA (CIAMIS)	1,22	1,22	
232	096	BTS. KOTA BANJAR - KALI PUCANG	38,43		38,43
233	096 11	K JLN. PARANGSARI (BANJAR)	0,30		0,30
234	096 12	K JLN. LETJEN. SUWARTO (BANJAR)	1,19		1,19
235	096 13	K JLN. RAYA BATULAWANG (BANJAR)	5,39		5,39
236	096 14	K JLN. RAYA BANJARSARI (BANJARSARI)	2,32		2,32
237	096 15	K JLN. RAYA PANGANDARAN (PANGANDARAN)	1,03		1,03
238	097 12	K JLN. TRANS YOGI (DEPOK)	9,26		9,26
239	097 13	K JLN. LETDA NATSIR (CIKEAS)	2,16		2,16
240	097 14	K CIMANGGIS - NAGRAK	3,90		3,90
241	099 11	K JLN. IR. H. JUANDA (DEPOK)	3,96		3,96
242	099 12	K JLN. MARGONDA RAYA (DEPOK)	1,64		1,64
243	100 11	K JLN. ARIF RAHMAN HAKIM (DEPOK)	0,97		0,97
244	100 12	K JLN. TERATAI RAYA (DEPOK)	0,31		0,31
245	100 13	K JLN. NUSANTARA (DEPOK)	1,14		1,14
246	100 14	K JLN. RAYA SAWANGAN (DEPOK)	4,76		4,76
247	100 15	K JLN. MUCHTAR RAYA (DEPOK)	2,32		2,32
248	100 16	K JLN. SAWANGAN RAYA (DEPOK)	2,08		2,08
249	101	LINGKAR NAGREG	4,80	4,80	
250	102	LINGKAR GENTONG	1,20	1,20	
251	103	AKSES TOL KALIHURIP (DAWUAN) - KARAWANG	4,00	4,00	
252	104	CIMAREME - BATUJAJAR	8,21		8,21
253	105	BATUJAJAR - SOREANG	13,07		13,07
254	106 11	K JLN. LINGKAR SELATAN SOREANG - CIWIDEY	11,69		11,69
255	106 12	K JLN. RAYA CIWIDEY	1,94		1,94
256	106 13	K JLN. BHAYANGKARA	0,87		0,87
257	106 14	K CIWIDEY - RANCAHALI	14,63		14,63
258	107	RANCAHALI - BTS. BANDUNG/CIANJUR	14,80		14,80
259	108	BTS. BANDUNG/CIANJUR - NARINGGUL - CIDAUN	40,31		40,31
SUB TOTAL 6			232,30	45,62	186,68
TOTAL PROVINSI JAWA BARAT			1.789,20	921,16	868,04


 MENTERI PEKERJAAN UMUM
 DAN PERUMAHAN RAKYAT,

 M. BASUKI HADIMULJONO

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Depok 09 Desember 2019

4.1.3 Sistem Satu Arah Kota Depok

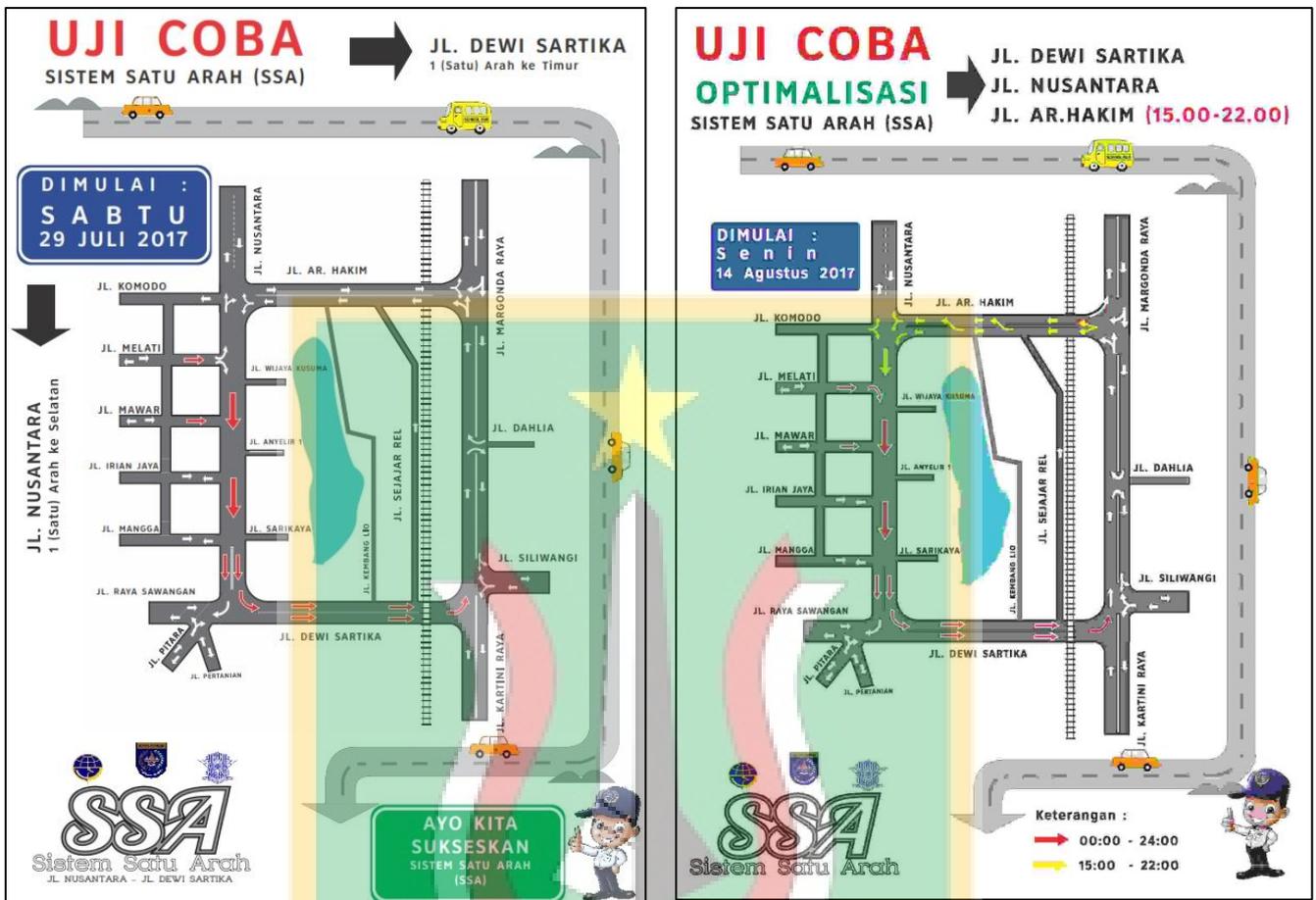
Program sistem Satu Arah Kota Depok merupakan sebuah program pemerintah kota Depok dalam rangka mengurangi kemacetan yang ada di kota Depok dengan berlandaskan manajemen Rekayasa Lalu lintas pemerintah kota Depok membuat sebuah rancangan suatu Program yang dapat mengurangi permasalahan yang ada di jalan jalan besar kota Depok yaitu Kemacetan. Dengan Dinas Perhubungan Kota Depok sebagai pelaksana kegiatan yang mendesign, menerapkan dan mengevaluasi program kebijakan ini.

Program Sistem Satu Arah (SSA) ini berliku di 3 jalan kota Depok, yakni jalan Dewi Sartika, Jalan Nusantara Raya Dan jalan Arif Rahman Hakim. Dengan catatan untuk Arif rahman Hakin Di berlakukan SSA hanya dari jam 15.00 – 22.00 WIB. Masa uji coba SSA kota Depok juga di lakukan Bertahan, tahap pertama di lakukan di jalan Nusantara Raya dan Jalan Dewi Sartika Pada sabtu 29 juli 2017, dan uji coba tahap berikutnya di berlakukan di jalan Arif Rahman Hakim pada senin 14 Agustus 2017⁴⁹.

SSA di kota Depok di harapkan dapat menyelesaikan Permasalahan Kemacetan yang berada di jalan jalan utama kota Depok. Dalam penerapan SSA di jalan Nusantara Raya Dewi Sartika dan Arif Rahman Hakim memerlukan Sosialisasi serta menambahkan Fasilitas Jalan seperti Rambu Rambu lalu lintas, Pita Kejut dan lain sebagainya, untuk menunjang pelaksanaan SSA. Dan di harapkan program ini dapat berjalan dengan baik.

⁴⁹ Dinas Perhubungan Kota Depok, Senin 9 desember 2019

Gambar 4.5 Falayer Pemberitahuan SSA Tahap 1 dan Tahap 2



Sumber: Dinas Perhubungan Kota Depok

Jika kita lihat asal mula berlakunya Sistem Satu Arah Kota Depok berawal dari gagasan Dinas Perhubungan kota Depok yang pada mulanya mengeluarkan mandat berupa Surat Keputusan Kepala Dinas Perhubungan Kota Depok Nomor: 551.21/013-DISHUB/VII/2017 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Uji Coba Manajemen Sistem Satu Arah (SSA) di Kota Depok pada bulan Juli 2017 dikarenakan ada pengkajian kembali pada ujicoba SSA maka pada bulan yang sama Juli 2017 dikeluarkan lah kembali SK uji coba perubahan dari SK yang pertama Surat Keputusan Kepala Dinas Perhubungan Kota Depok Nomor :

551.21/017-DISHUB/VII/2017 perubahan Atas Keputusan Kepala Dinas Perhubungan Kota Depok Nomor : 551.21/013-DISHUB/VII/2017 tentang Petunjuk Teknis Pelaksana Uji Coba Manajemen Sistem Satu Arah (SSA) di Kota Depok. Dan terakhir adanya perubahan kedua SK kepala Dishub, dirumah menjadi keputusan Kepala Dinas Perhubungan Kota Depok Nomor : 551.21/018-DISHUB/VII/2017 Perubahan Kedua Atas Keputusan Kepala Dinas Perhubungan Kota Depok Nomor : 551.21/013-DISHUB/VII/2017 tentang Petunjuk Teknis Pelaksana Uji Coba Manajemen Sistem Satu Arah (SSA) di Kota Depok

Setelah beberapa kali terdapat perubahan pada surat keputusan Dinas Perhubungan tersebut, terkait uji coba Program SSA. Maka diajukanlah untuk menjadi ketetapan yang permanen. Dan selanjutnya Dinas Perhubungan Kota Depok melakukan pengajuan agar kebijakan ini dapat menjadi peraturan tetap dengan keluarnya Keputusan Kepala Badan Pengelola Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi Nomor : SK. 287/AJ.206/BPTJ – 2018 Tentang Peraturan Lalu Lintas Dengan Sistem Satu Arah (SSA) pada Ruas Jalan Nasional Jl. Arif Rahman Hakim dan Jl. Nusantara Raya Kota Depok.pada tanggal 06 Juli 2018 maka resmi sudah Program Sistem Satu Arh menjadi Sebuah Program Kebijakan yang permanen. Dan dalam skripsi ini lokus penelitian berada di jalan Nusantara Raya Depok, yang menjadi salah satu jalan di kota Depok yang di berlakukan Sistem Satu Arah, dari masa uji coba hingga sekarang Sistem Satu Arah Telah berjalan 2 Tahun 6 bulan pada jalan Nusantara Raya, terdapat banyak Pro dan Kontra yang terjadi semasa penerapan SSA ini.

4.1.3.1 Kinerja Lalu Lintas SSA Jalan Nusantara Raya

Jalan nusantara Raya merupakan salah satu jalan yang di berlakukan Sistem Satu Arah Oleh pemerintah kota depok dengan Pelaksana Kebijakan adalah Dinas Perhubungan Kota Depok, di bantu oleh Polresta Kota Depokunit Lalu Lintas. di berlakukanya program kebijakan ini di mulai dari dikelurakanya Surat Keputusan Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat Nomor: 1884/1646/ Transportasi Darat Tahun 2018 tentang Pengaturan Lalu Lintas Dengan Sistem Satu Arah (SSA) Pada Ruas Jalan Provinsi Jalan Nusantara Raya Kota Depok.

Dalam Menerapkan SSA di jalan Nusantara Raya Depok Tentu Dinas Perhubungan Kota Depok melakukan sosialisasi terlebih dahulu, adapun sosialisasi yang di lakukan adalah, memasang spanduk tentang Sistem Satu Arah di sepanjang, jalan Nusantara Raya dan sekitarnya. Melakukan sosialisasi langsung kepada Masyarakat sekitar tentang sistem satu arah kota Depok, dengan cara menyebarkan famlet ke masyarakt sekitar, pemeritahuan melalui media Cetak, melalui video Tron Dan Melalui Informasi Runing Tekst.⁵⁰

Selain melakukan sosialisasi Dinas Perhubungan Sebagai penyelenggara SSA juga memasang rambu rambu lalu lintas tambahan untuk mendukung terlaksananya SSA dengan baik. Selain itu Dinas Perhubungan Kota Depok juga menempakan Personilnya di beberapa titik. Seperti Simpangan Sengon, di dekat SDN ANYEIR 1. Untuk mengatur lalu lintas, serta membantu menyebrang jalan.

⁵⁰ Dinas Perhubungan Kota Depok 09 desember 2019

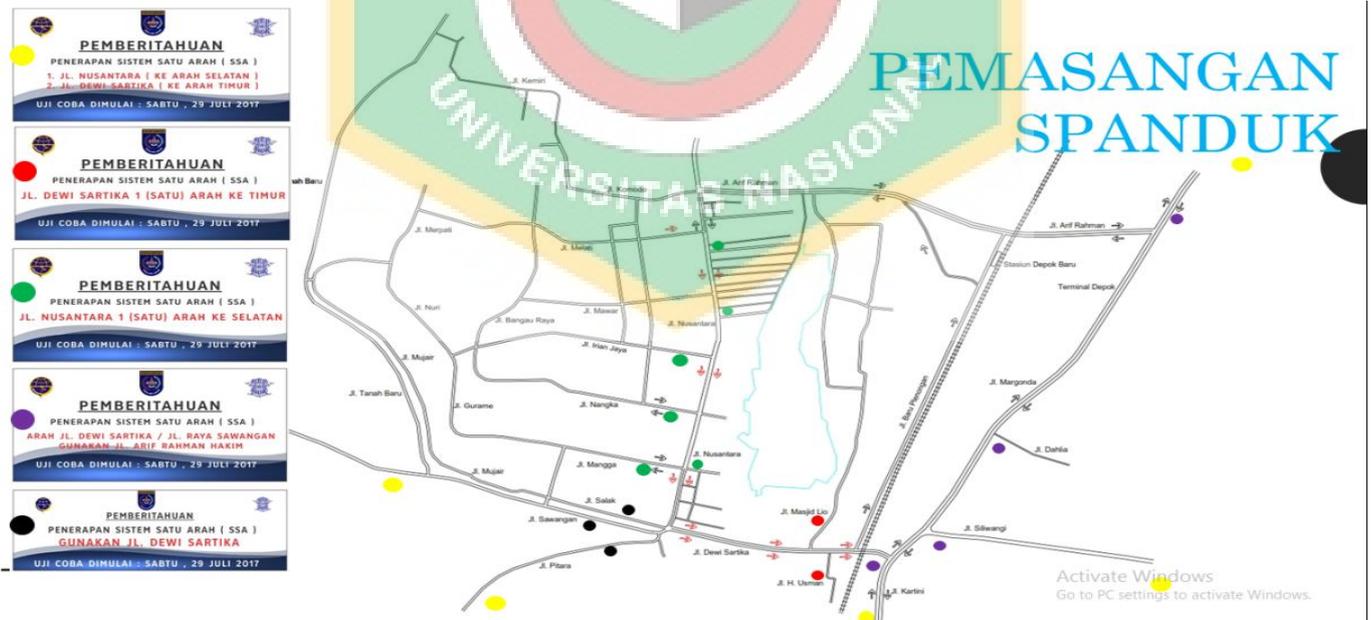
Gambar 4.6 Tahapan Sosialisasi SSA

SOSIALISASI MELALUI MEDIA CETAK (LEAFLET & SPANDUK), MEDIA ELEKTRONIK (RUNNING TEXT), MEDIA SOSIAL (TWITTER, FACEBOOK, DSB) DAN MEDIA CETAK (KORAN)



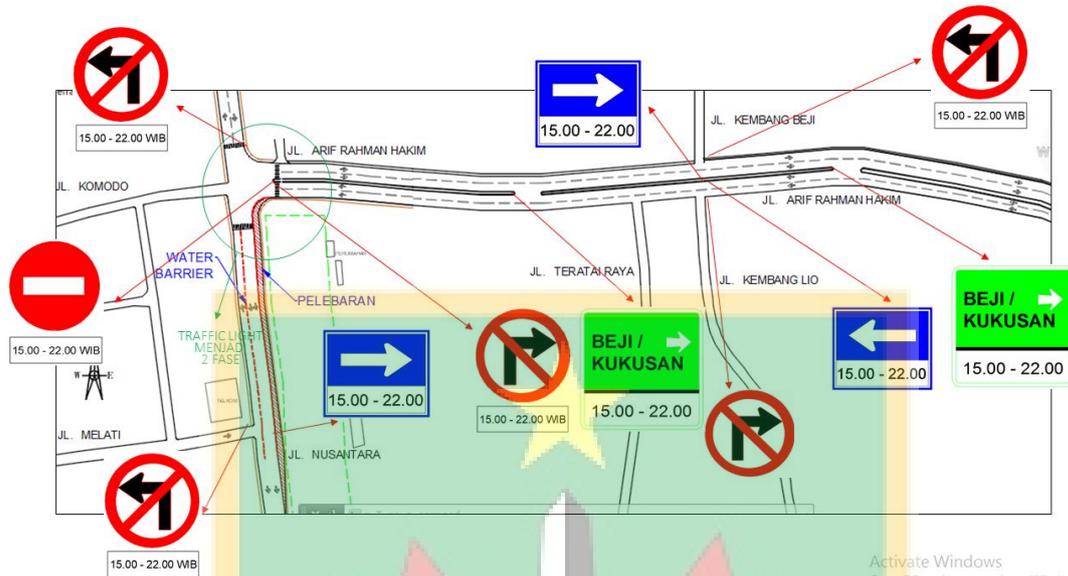
Sumber: Dinas Perhubungan Kota Depok

Gambar 4.7 Peta Pemasangan Spanduk



Sumber : Dinas Perhubungan Kota Depok

Gambar 4.8 Titik Penambahan Rambu Lalu Lintas



Sumber : Dinas Perhubungan Kota Depok 09 Desember 2019

Gambar 4.9 Dokumentasi Personil Dinas Perhubungan

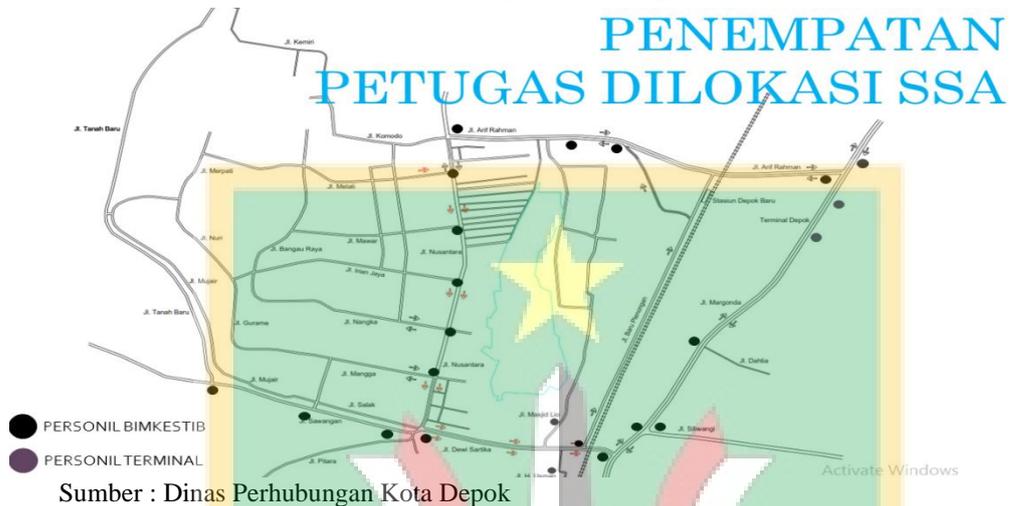


Sumber : Dinas Perhubungan Kota Depok

Gambar di atas merupakan gambar TIM Geulis DISHUB Depok yang sengaja dibentuk untuk membantu masyarakat untuk menyebrang jalan. Selain

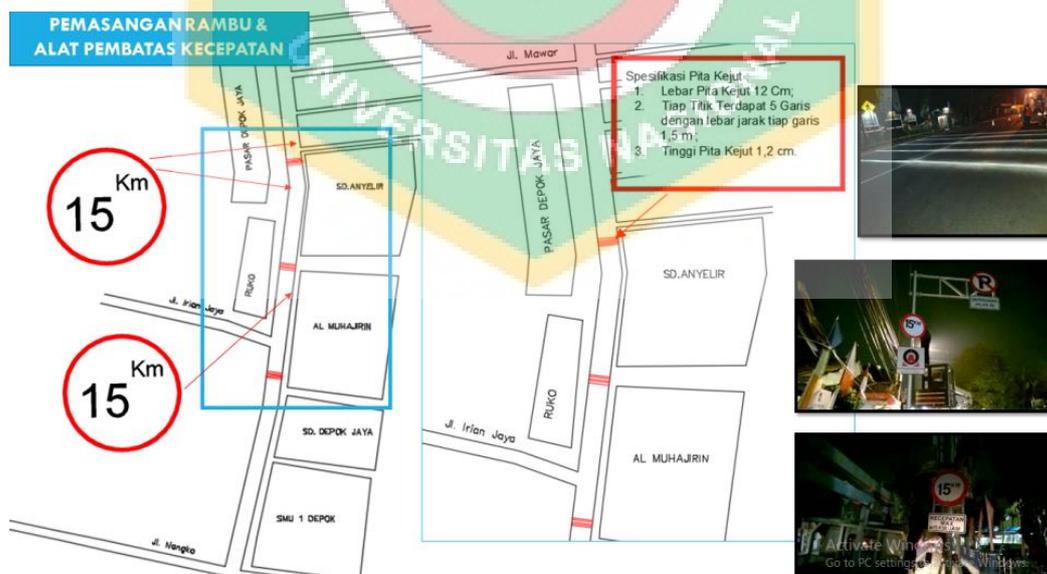
tim gelis, DISHUB juga mengerahkan personilnya ke beberapa titik untuk membantu mengatur Lalulintas di Jalan.

Gambar 4.10 Peta Penempatan Petugas Di Lokasi SSA



Selain itu cara dishub untuk memngoptimalkan penerapan SSA dengan cara memasang Pita Kejut pada titik titik yang sering di gunakan pejalan kaki untuk meyebtrang jalan.

Gambar 4.11 Titik Pemasangan Pita Kejut



Beberapa Kegiatan yang telah di lampirkan diatas merupakan usaha Dinas Perhubungan Dalam Mengoptimalkan Pelaksanaan SSA di Jalan Nusantara Raya dan jalan jalan lainnya yang diberlakukana Sistem Satu Arah, yaitu pada jalan Dewi sartika maupun pada jalan Arif Rahman Hakim. Berikut akan peneliti sajikan data kendaraan,kecepatan serta Waktu tempuh lalu lintas pada jalan Nusantara Raya.

Gambar 4.12 Grafik Persentase Jenis Kendaraan Kota Depok 2018



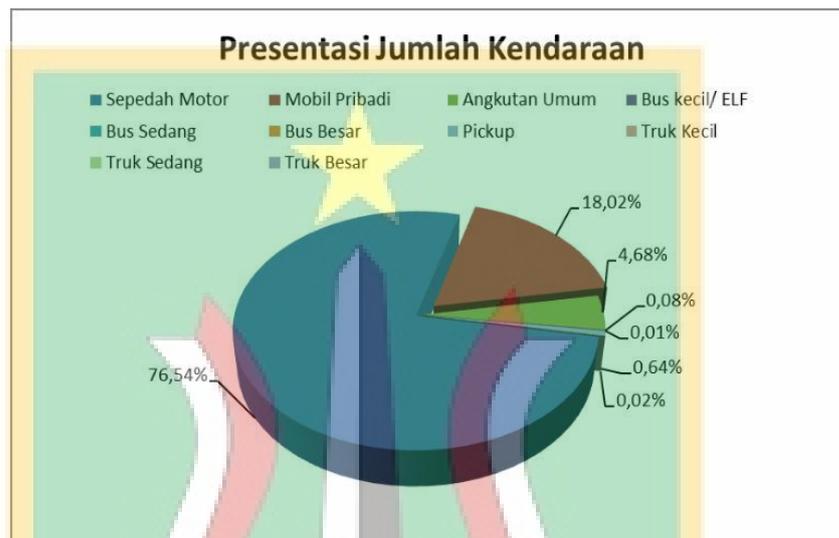
Sumber:Dinas Perhubungan Kota Depok 07 Januuari 2019

Persentase jenis kendaraa berdasarkan grafik persentase jenis kendaraan diatas adalah :

- Sepeda motor sebesar 74,09 %

- Mobil pribadi sebesar 18,37 %
- Mobil penumpang umum sebesar 7,08 %;
- Kendaraan angkutan barang sebesar 0,45 %.

Gambar 4.13 Grafik Presentasi Jumlah Kendaraan 2018



Sumber: Dinas Perhubungan Kota Depok 07 Januari 2019

Berdasarkan grafik presentasi jumlah kendaraan diatas dimana dapat dijelaskan bahwa;

- Sepeda motor sebesar 76,54 %
- Mobil Pribadi sebesar 18,02 %
- Angkutan Penumpang sebanyak 4,78 %; dan
- Angkutan Barang sebanyak 0,65 %

Jika dilihat dari kedua data yang ada di atas, dapat kita tarik kesimpulan bahwa jumlah kendaraan ataupun jenis kendaraan yang terbanyak di kota Depok ialah kendaraan roda 2 atau motor. Sedangkan kendaraan angkutan umum di kota Depok pesentasi jumlah dan jenisnya terbilang sedikit jika di bandingkan dengan

kendaraan sepeddah motor, ini menunjukan bahwa sebagian warga Depok lebih suka memilih menggunakan kendaraan pribadi di bandingkan dengan menggunakan kendaraan umum. Data diaatas pun sejalan dengan jumlah kendaraan di Kota Depok (lihat pada Tabel 4.3) di mana jumlah kendaraan Motor Pribadi jauh lebih banyak di bandingkan kendaraan yang lainnya, inilah yang menjadi salah satu fakto penyebab terjadinya penumpukan kendaraan dijalan jalan kota Depok, yang berakibat menjadi kemacetan pada ruas jalan kota Depok. Terutama Pada Jalan Nusantara Raya. Berikut akan di sajikan data Kecepatan, paanjang antrian serta Waktu Tempuh Pada Jalan Nusantara Raya dalam Periode 1 Bulan. Yang di ambil saat masa Uji coba pertma Kali SSA di berlakukan di jalan Nusantara Raya pada Tanggal 27 Juli – 24 Agustus 2017. Berikut data lengkapnya.

Tabel 4.6 Waktu tempuh, kinerja Serta Total panjang Antrian jalan Nusantara Raya selama kurung waktu 1 bulan

No.	Tanggal	Hari	Rata-rata Waktu Tempuh (Menit)		Kecepatan Rata-Rata (Km/Jam)		Total Panjang Antrian (Meter)	
			Pagi	Sore	Pagi	Sore	Pagi	Sore
1	27-07	Kamis	5	4	12,00	15,00	59,35	89,97
2	28-07	Jumat	3	4	20,00	15,00	0,00	0,00
3	29-07	Sabtu	3	3	20,00	20,00	96,56	0,00
4	30-07	Minggu	3	3	20,00	20,00	0,00	0,00
5	31-07	Senin	3	3	20,00	20,00	0,00	87,75
6	01-08	Selasa	3	3	20,00	20,00	0,00	0,00
7	02-08	Rabu	3	3	20,00	15,00	0,00	85,44
8	03-08	Kamis	3	3	20,00	15,00	0,00	83,18
9	04-08	Jumat	1	3	60,00	20,00	0,00	0,00
10	05-08	Sabtu	3	3	20,00	20,00	0,00	0,00
11	06-08	Minggu	3	3	20,00	20,00	0,00	17,72
12	07-08	Senin	3	3	20,00	20,00	0,00	0,00
13	08-08	Selasa	3	3	20,00	20,00	0,00	0,00
14	09-08	Rabu	3	3	21,67	23,33	250,34	0,00
15	10-08	Kamis	3	3	20,00	20,00	89,23	0,00
16	11-08	Jumat	3	3	20,00	20,00	0,00	0,00

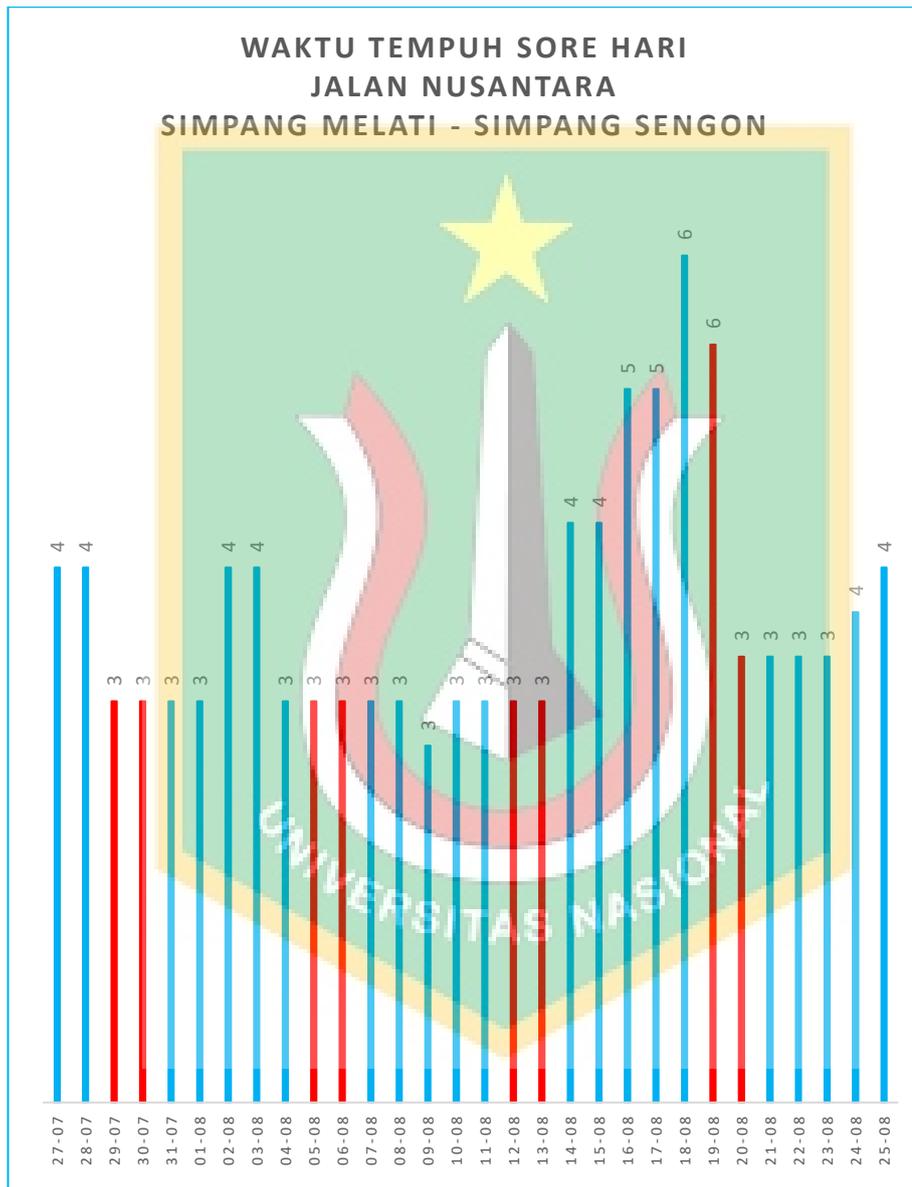
17	12-08	Sabtu	3	3	20,00	20,00	0,00	84,51
18	13-08	Minggu	3	3	20,00	20,00	0,00	0,00
19	14-08	Senin	3	4	14,67	20,00	0,00	316,33
20	15-08	Selasa	3	4	18,33	14,67	87,41	111,69
21	16-08	Rabu	3	5	20,00	14,00	0,00	384,32
22	17-08	Kamis	3	5	20,00	12,50	0,00	384,32
23	18-08	Jumat	3	6	20,00	12,48	88,02	482,63
24	19-08	Sabtu	3	6	20,00	11,19	0,00	142,26
25	20-08	Minggu	3	3	20,00	18,33	0,00	261,11
26	21-08	Senin	3	3	23,33	18,33	0,00	84,79
27	22-08	Selasa	3	3	20,00	18,33	0,00	78,75
28	23-08	Rabu	3	3	18,33	18,33	83,83	85,07
29	24-08	Kamis	3	3	20,00	17,33	0,00	272,83

Sumber : dinas Perhubungan Kota Depok

Jika melihat dari tabel ini, penerapan SSA pada jalan Nusantara raya belum sepenuhnya maksimal, di karenakan masih sering terjadinya penumpukan kendaraan, hal itu bisa dilihat dari lamanya waktu tempuh yang diperlukan pengendara untuk melewati jalan Nusantara Raya Kota Depok. Dan kemacetan terjadi biasanya pada sore hari. selain lamanya waktu tempuh, panjang antrian yang terjadi pada waktu sore hari pun terbilang cukup panjang, panjang antrian kendaraan terpanjang dalam kurun waktu 1 bulan masa percobaan SSA di jalan Nusantara Raya sepanjang 482,63 meter pada hari jumat tanggal 18 agustus 2017. Dan juga kecepatan rata rata kendaraan di jalan nusantara yang terendah pada hari sabtu tanggal 19 agustus 2017 dengan kecepatan rata rata kendaraan Sebesar 11,19 km/jam dan hal ini juga terjadi pada sore hari. Dapat disimpulkan sementara bahwa SSA yang diterapkan di jalan Nusantara Raya Kota Depok belum dapat mengatasi kemacetan yang ada di jalan tersebut, karena pada jam jam tertentu kemacetan masih terjadi di jalan Nusantara Raya walaupun jalan tersebut telah di berlakukan Sitem Satu Arah.

Gamabar 4.14 Grafik Waktu Tempuh Jalan Nusantara Raya Pada Sore Hari

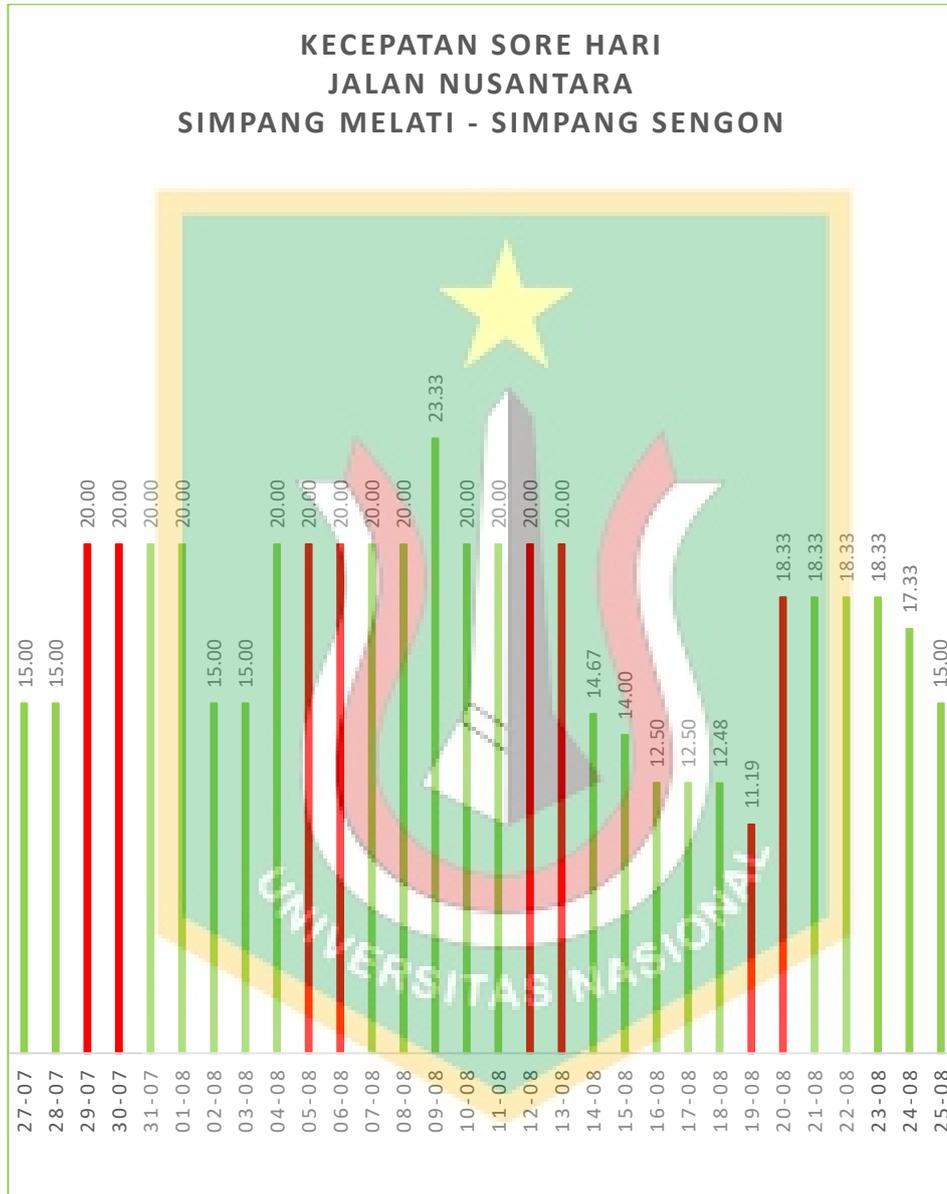
(Simpang Melati – Simpang Sengon)



Sumber : Dinas Perhubungan Kota Depok

Gambar 4.15 Grafik Kecepatan Jalan Nusantara Raya Pada Sore Hari

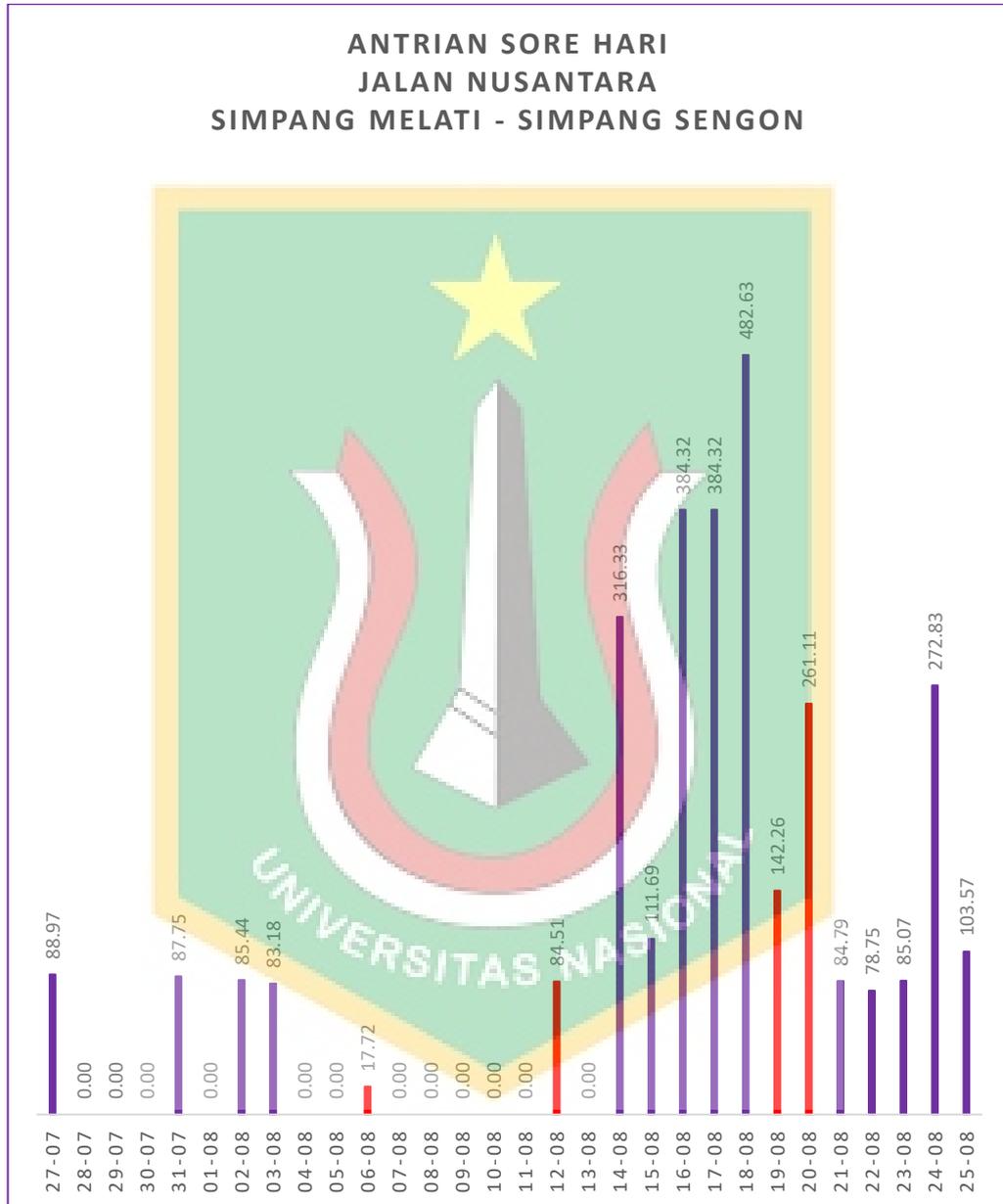
(Simpang Melati – Simpang Sengon)



Sumber : Dinas Perhubungan Kota Depok

Gamabar 4.14 Grafik Antrian Jalan Nusantara Raya Pada Sore Hari

(Simpang Melati – Simpang Sengon)



Sumber : Dinas Perhubungan Kota Depok

Berdasarkan Kajian Kinerja Jalan Di kota Depok saat jam sibuk yang di lakukan oleh konsultan Dinas Perhubungan maka dapat disajikan kesimpulan Data sebagai berikut

Tabel 4.7 Rangkuman Hasil Kinerja Ruas Jalan Kota Depok

NO	RUAS JALAN	VOL (smp/jam)		V/C		LOS		KECEPATAN KM/JAM
		A - B	B - A	A - B	B - A	A - B	B - A	
1	JL. MARGONDA RAYA 1	3622	3705	0,804	0,889	D	E	18,09
2	JL. MARGONDA RAYA 2	4553	4241	1,001	0,973	E	E	14,06
3	JL. MARGONDA RAYA 3	3885	3136	0,855	0,69	E	C	15,54
4	JL. RAYA KARTINI	2043	2182	0,799	0,853	D	E	16,26
5	JL. RAYA CITAYAM	1084	1312	0,903	1,095	E	F	20,21
6	JL. AR HAKIM	2674	2769	0,962	0,996	E	E	12,27
7	JL. NUSANTARA	2566		0,885		E		16,2
8	JL. DEWI SARTIKA	1362	2249	0,591	0,976	C	E	19,08
9	JL. PITARA RAYA	717	540	0,742	0,559	C	C	20,18
10	JL. TANAH BARU	1106	990	0,948	0,848	E	D	17,85
11	JL. SAWANGAN 1	1304	1494	0,908	1,04	E	F	13,08
12	JL. SAWANGAN 2	1655	1458	1,082	0,953	F	E	8,84
13	JL. SAWANGAN 3	1445	1362	1,006	0,949	E	E	13,08
14	JL. MUCHTAR RAYA	1461	1340	1,018	0,933	F	E	10,2
15	JL. MERAWAN	1337	1372	0,997	1,023	E	F	8,5
16	JL. CINERE RAYA	3056	3326	0,968	1,054	E	F	9,1
17	JL. MERUYUNG RAYA	3240	1451	0,994	0,858	E	E	12,15
18	JL. CINANGKA RAYA	2403	2398	0,81	0,808	D	D	27,56
19	JL. PARUNG RAYA	1590	2605	0,536	0,878	C	E	29,12
20	AKSES UI	2211	2139	0,916	0,886	E	E	11,35
21	JL. IR H JUANDA	2734	2520	0,847	0,781	D	D	18,45
22	JL. M YUSUF	2407	2405	0,908	0,907	E	E	20,45
23	JL. SILIWANGI	1131	1197	0,85	0,899	D	E	21,49
24	JL. TOLE ISKANDAR 1	1291	1178	0,976	0,891	E	E	23,12
25	JL. TOLE ISKANDAR 2	1443	1487	0,943	0,972	E	E	22,13
26	JL. TOLE ISKANDAR 3	1450	1439	1,029	1,022	F	F	12,15
27	JL. KEMAKMURAN	1179	1171	0,837	0,831	D	D	23,25
28	JL. RADAR AURI	929	1045	0,864	0,972	E	E	20,14
29	JL. RAYA BOGOR 1	2461	2475	0,829	0,834	D	D	28,49
30	JL. RAYA BOGOR 2	2806	2543	0,929	0,842	E	D	24,18
31	JL. RAYA BOGOR 3	2482	2621	1,077	1,137	F	F	9,17
32	JL. TRANSYOGIE	3622	3347	0,91	0,841	E	D	25,97

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Depok

Jika dilihat dari tabel diatas maka bisa kita lihat pada no 7 menunjukan kondisi Jalan Nusantara Raya Kota Depok, yang memiliki kapasitas Jalan sebesar

2566 (smp/jam) dengan panjang jalan Nusantara yang hanya 1 kilo meter, dan juga jalan nusantara Raya jika dilihat kinerja ruas jalannya memiliki v/c 0,885 dengan LOS E semakin tinggi angka Kinerja ruas Jalannya berarti itu menunjukkan tingkat pelayanan jalan akan semakin rendah (*level Of Service*)LOS. Dan kecepatan kendaraan yang melintas juga semakin rendah. Dalam mengukur dan mengelompokkan tingkat pelayanan jalan yang dilambangkan oleh Abjad A- F terdapat karakteristik yang membedakan tingkatan pelayanan jalannya masing masing

Tabel 4.8 Tingkatan Pelayanan Jalan

Tingkat pelayanan	Rasio V/C	Karakteristik
A	$< 0,60$	Arus bebas, volume rendah dan kecepatan tinggi, pengemudi dapat memilih kecepatan yang dikehendaki
B	$0,60 < V/C < 0,70$	Arus stabil, kecepatan sedikit terbatas oleh lalu lintas, pengemudi masih dapat bebas dalam memilih kecepatannya
C	$0,70 < V/C < 0,80$	Arus stabil, kecepatan dapat di kontrol oleh lalu lintas
D	$0,80 < V/C < 0,90$	Arus mulai tidak stabil, kecepatan rendah dan berbeda – beda, volume mendekati kapasitas.
E	$0,90 < V/C < 1$	Arus tidak stabil, kecepatan rendah dan berbeda – beda, volume mendekati kapasitas.
F	> 1	Arus yang terhambat, kecepatan rendah volume diatas Kapasitas, sering terjadi kemacetan pada waktu yang lama

Sumber : dudduw.blogspot.com

Selanjutnya Dinas Perhubungan juga Melakukan perbandingan berdasarkan dengan data yang terdapat pada tahun 2019 dengan tahun sebelumnya yaitu tahun 2018, dan berikut hasil perbandingannya :

Tabel 4.9 Tabel Perbandingan Rasio V/C tahun 2018 - 2019

NO	NAMA RUAS	V/C	
		2018	2019
1	MARGONDA RAYA 1	0.795	0.758
2	MARGONDA RAYA 2	0.775	0.837
3	MARGONDA RAYA 3	0.730	0.828
4	RAYA KARTINI	0.705	0.814
5	RAYA CITAYAM	0.840	0.970
6	A.R.HAKIM	0.780	0.894
7	NUSANTARA	0.670	0.885
8	DEWI SARTIKA	0.680	0.755
9	PITARA RAYA	0.870	0.636
10	TANAH BARU	0.880	0.856
11	SAWANGAN 1	0.710	0.954
12	SAWANGAN 2	0.820	0.911
13	SAWANGAN 3	0.840	0.960
14	MUCHTAR RAYA	0.830	0.958
15	MERAWAN	0.860	0.951
16	CINERE RAYA	0.780	0.954
17	MERUYUNG RAYA	0.775	0.895
18	CINANGKA RAYA	0.685	0.743
19	PARUNG RAYA	0.745	0.635
20	AKSES UI	0.790	0.874
21	IR.H.JUANDA	0.650	0.720
22	M. YUSUF	0.745	0.798
23	SILIWANGI	0.860	0.766
24	TOLE ISKANDAR 1	0.770	0.827
25	TOLE ISKANDAR 2	0.780	0.841
26	TOLE ISKANDAR 3	0.830	0.903
27	KEMAKMURAN	0.840	0.734
28	RADAR AURI	0.770	0.801
29	RAYA BOGOR 1	0.705	0.731
30	RAYA BOGOR 2	0.705	0.785
31	RAYA BOGOR 3	0.850	0.971
32	TRANSYOGIE	0.750	0.775

Sumber : Dinas Perhubungan kota Depok

Berdasarkan tabel di atas, dapat dilihat perbedaan pada tahun 2018 dan 2019, rata-rata seluruh ruas tersebut mengalami penurunan kinerjanya. tak terkecuali Ruas Jalan Nusantara Raya terjadinya kenaikan Rasio V/C menandakan terjadinya penurunan Kinerja pada Jalan nusantara raya di jam sibuk. Ini menunjukkan bahwa SSA yang berlaku di jalan nusantara Raya tidak dapat mengatasi permasalahan kemacetan di jam-jam sibuk, malah makin memperparah kemacetan yang terjadi di jalan Nusantara Raya dengan kenaikan Ratio V/C sebesar 0,215 kenaikan ini merupakan kenaikan yang cukup besar.

Dari hasil analisis yang telah dilakukan oleh konsultan di dinas perhubungan mengenai Kinerja Ruas Jalan di Kota Depok, dapat dilakukan beberapa alternatif yang dapat membantu meningkatkan setidaknya kecepatan laju kendaraan di ruas-ruas jalan tersebut menurut Dinas Perhubungan diantaranya adalah :

- a. Mengingat Tata Guna Lahan Kota Depok yang terbelah cukup padat, Pemerintah Daerah Perlu memprioritaskan Pembangunan Infrastruktur khususnya Jalan, minimal dengan melebarkan badan jalan dengan ukuran yang standar 3.5 meter untuk masing-masing lajur.
- b. Melakukan penertiban angkutan umum yang sering ngetem di badan jalan, dimana angkutan umum ngetem di badan jalan untuk menunggup penumpang. Hal ini tentu akan mengakibatkan kemacetan

c. mensterilkan kondisi trotoar jalan yang di gunakan untuk berdagang, hal tersebut tentu akan menambah hambatan samping yang berdampak terhadap kecepatan laju kendaraan. Perlu di lakukan penertiban pedagang – pedagang yang menggunakan trotoar sebagai lahan untuk berjualan.

jika di lihat dari saran saran yang diajukan dinas perhubungan terhadap kajian kinerja Jalan di kota Depok, saran saran tersebut juga sangat cocok dilaksanakan di jalan Nusantara Raya . mengingat permasalahan Jalan di nusantara Raya juga dia akibatkan ruas jalan yang kurang memadai, adanya parkir di badan jalan, dan penggunaan trotoar yang menjadi lahan untuk berdagang makanan.

4.1.4 Deskripsi Dinas Perhubungan Kota Depok

Dengan berubahnya Depok sebagai kotamadya berdasarkan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1999 tentang pembentukan Kotamadya Daerah Tingkat II Depok dan Kotamadya Daerah tingkat II Cilegon, maka dibentuklah lembaga/institusi sebagai unsur pelaksana Pemerintah Kota Depok. Salah satu lembaga/institusi sebagai unsur pelaksana Pemerintah Kota Depok dimaksud adalah Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (DLLAJ), namun seiring dengan berjalannya waktu DLLAJ tersebut telah mengalami perubahan nama sebanyak 4 (empat) kali. Perubahan nama tersebut yakni sebagai berikut :

1. Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (DLLAJ) Peraturan Daerah Kota Depok Nomor 12 Tahun 2000 tentang Organisasi dan Tata Kerja Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
2. Dinas Perhubungan dan Pariwisata (Dishubpar) Peraturan Daerah Kota Depok No.47 Tahun 2000 tentang Pembentukan Perangkat Daerah dan Peraturan Daerah Kota Depok Nomor 48 Tahun 2000 tentang Susunan Organisasi Perangkat Daerah.
3. Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (DLLAJ) Peraturan Daerah Kota Depok Nomor 16 Tahun 2003 tentang Pembentukan dan Susunan Organisasi Perangkat Daerah.
4. Dinas Perhubungan (DISHUB) Peraturan Daerah Kota Depok Nomor 8 Tahun 2008 Dinas Perhubungan Kota Depok merupakan Organisasi Perangkat Daerah yang bergerak dalam bidang perhubungan khususnya perhubungan darat.

- **Tugas Pokok Dan Fungsi Dinas Perhubungan**

Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Depok Nomor 8 Tahun 2008 tentang organisasi perangkat daerah, Dinas Perhubungan Kota Depok merupakan unsur pelaksana pemerintah kota Depok, di pimpin oleh kepala dinas yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada walikota melalui sekretaris daerah Kota Depok, yang memiliki Tugas Pokok melaksanakan kewenangan

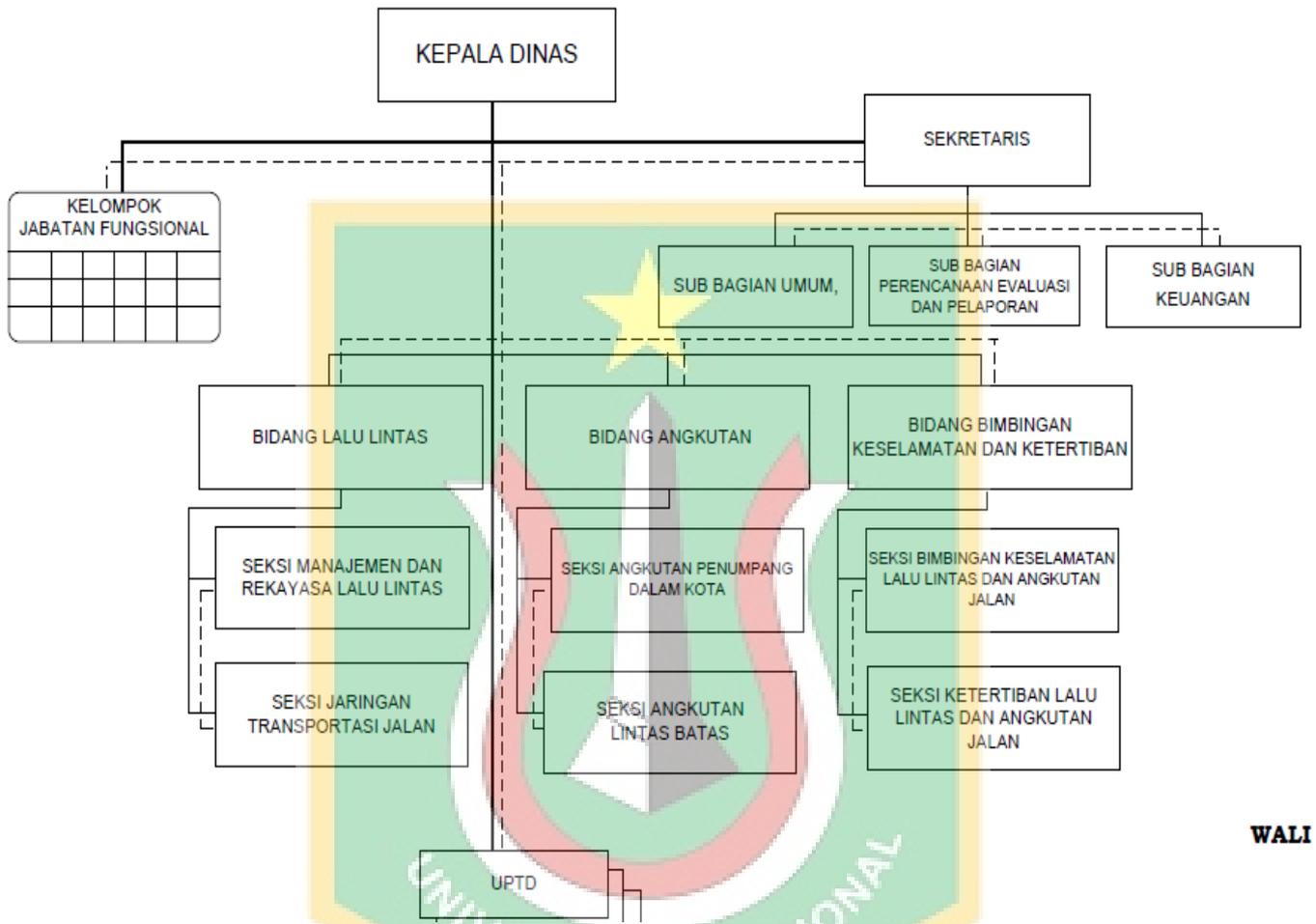
desentralisasi di bidang Lalulintas dan angkutan Jalan. Dan dalam menjalankan tugasnya mempunyai fungsi sebagai berikut:

1. Perumusan kebijakan teknis di bidang perhubungan
2. Penyelenggara urusan pemerintah dan pelayanan umum dibidang perhubungan.
3. Pembinaan dan pelaksanaan Tugas di bidang Perhubungan.
4. Pembinaan terhadap Unit Pelayanan Teknis (UPT) yang di kelola oleh Dinas Perhubungan, yaitu UPT Pengujian Kendaraan Bermotor (PKB) UPT Terminal dan UPT Penerangan Jalan Umum (PJU)
5. Pengelolaan Urusan Ketatausahaan
6. Pelaksana tugas lain yang di berikan Walikota sesuai dengan bidang perhubungan.

- **Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Depok**

Struktur organisasi merupakan gambaran mengenai rincian tugas dan tanggung jawab setiap bagian dari organisasi untuk mencapai tujuan organisasi tersebut.

Gambar 4.17 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Depok



WALI

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Depok

Berikut ini adalah unit-unit yang ada pada Dinas Perhubungan Kota Depok

1. Kepala Dinas
2. Sekretariat, terdiri dari:
 - i. Sub Bagian Umum,
 - ii. Sub bagian Perencanaan, Evaluasi dan Pelaporan

- iii. Sub Bagian Keuangan
3. Bidang Lalu Lintas terdiri dari:
 - i. Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas
 - ii. Seksi Jaringan Transportasi Jalan
 4. Bidang Angkutan, terdiri dari:
 - i. Seksi Angkutan Penumpang Dalam Kota
 - ii. Seksi Angkutan Lintas Batas
 5. Bidang Bimbingan Keselamatan dan Ketertiban terdiri dari :
 - i. Seksi Bimbingan Keselamatan dan Lalu lintas dan Angkutan Jalan
 - ii. Seksi Ketertiban Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
 6. Unit Pelaksana Teknis Dinas, terdiri dari :
 - I. UPTD Terminal
 - II. UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor
 - III. UPTD Penerangan Jalan Umum
 7. Kelompok Jabatan Fungsional
 - **Visi dan Misi Dinas Perhubungan Kota Depok**

Seperti halnya dokumen rencana pembangunan Kota Depok lainnya, dalam rencana strategis (Renstra) Dinas Perhubungan, Visi merupakan rujukan utama. Pada hakekatnya visi organisasi adalah gambaran mengenai masa depan yang ingin dicapai oleh Dinas dan berisi komitmen murni tanpa adanya paksaan dari anggota stakeholder Dinas untuk mencapai tujuan yang telah

ditetapkan. Dengan demikian visi harus menjadi milik bersama, diyakini dan dipahami oleh seluruh anggota organisasi (Dinas Perhubungan) sehingga dapat memainkan peran yang menguntungkan dan menentukan dalam dinamika perubahan lingkungan untuk menuju masa depan tugas dan fungsi pokok bidang perhubungan yang lebih baik. Dinas Perhubungan Kota Depok sebagai unsur pelaksana teknis dibidang Perhubungan dituntut untuk dapat memberikan dukungan sarana prasarana dan pelayanan kepada masyarakat sehingga transportasi jalan dapat terselenggara dengan aman, selamat, tertib dan lancar ke seluruh pelosok Kota Depok. Untuk mencapai hal tersebut disusunlah

Visi Dinas Perhubungan Kota Depok untuk lima tahun mendatang (2016-2021) sebagai berikut : **“Terwujudnya Keselamatan, Ketertiban dan Kelancaran Transportasi Yang Berwawasan Lingkungan”**. Terbentuknya visi tersebut diatas diharapkan dapat menjadi arah bagi Dinas Perhubungan Kota Depok sehingga penyelenggaraan pelayanan kepada masyarakat berjalan sesuai harapan dan kemampuan Pemerintah Daerah dan masyarakat Kota Depok

Untuk mewujudkan visi telah ditetapkan tersebut, Dinas Perhubungan harus mempunyai misi yang jelas, dimana pernyataan dalam misi tersebut tergambar upaya untuk mencapai Visi. Dengan Misi tersebut diharapkan seluruh pegawai dan pihak yang berkepentingan dapat lebih memahami dan mengetahui apa yang harus dilakukan untuk mencapai Visi yang telah ditetapkan dan mengetahui perannya masing – masing sehingga dapat

berkontribusi positif dalam pencapaian Visi tersebut. Sejalan dengan visi Dinas Perhubungan Kota Depok yang telah disebutkan diatas, dalam mewujudkannya dirumuskan misi sebagai berikut :

1. Mewujudkan layanan publik yang handal dan berwawasan lingkungan serta terintegrasi antara moda;
2. Meningkatkan manajemen lalu lintas yang efektif dan efisien berbasis teknologi informasi
3. Meningkatkan kapasitas kelembagaan dan sumber daya manusia bidang perhubungan yang profesional dan ber orientasi kepada publik.

Adapun tujuan pencapaian misi Dinas Perhubungan sebagai berikut :

- **Misi Kesatu:**

Meningkatkan ketersediaan sarana dan prasarana transportasi yang berwawasan lingkungan untuk mendukung pelayanan angkutan umum masal serta integrasi antar moda

- **Misi kedua :**

Mewujudkan layanan transportasi berbasis teknologi informasi menuju pelayanan publik yang profesional dan transparan,yang memiliki tujuan :

1. memperluas informasi layanan publik memberikan pelayanan publik bidang perhubungan yang prima

- **Misi ketiga :**

Meningkatkan kapasitas kelembagaan dan sumber daya manusia bidang perhubungan yang profesional dan berorientasi kepada publik, yang mempunyai tujuan:

1. meningkatkan kualitas aparatur dan stakeholder dalam bidang perhubungan
2. meningkatkan kuantitas sumber daya manusia yang memiliki kemampuan teknis bidang perhubungan.

Selain Dinas Perhubungan Kota Depok Stakeholder dalam melaksanakan program SSA di jalan Nusantara Raya adalah Polres Metro Kota Depok. Dalam menjalankan program SSA Dishub di bantu oleh Polres Metro Kota Depok unit Satuan Lalulintas Polres Metro kota Depok. Berikut gambaran umum Polres Metro Depok.

4.1.5 Deskripsi Polres Metro Kota Depok

Awalnya perihal keamanan di Depok berada di bawah Polsek Depok yang menjadi bagian dari Polda Jabar. Pada tahun 1981 Polsek Depok ditingkatkan menjadi Polres Depok seiring dengan pembentukan Kota Administratif (Kotif) Depok yang sekaligus Polres Depok masuk ke dalam kewenangan Kepolisian Daerah Metro Jakarta Raya (Polda Metro Jaya). Polres Depok saat itu membawahi tiga polsek yakni Polsek Beji, Polsek Pancoran Mas dan Polsek

Sukmajaya. Pada tahun 1996, Polres Depok diperluas yang juga meliputi Polsek Cimanggis, Polsek Sawangan, Polsek Limo dan Polsek dan Polsek Bojong Gede.

Pada tahun 1999 Depok ditingkatkan statusnya dari kotif menjadi kota yang terdiri dari enam kecamatan yakni Beji, Pancoran Mas, Sukmajaya, Cimanggis, Sawangan, dan Limo. Sementara Kecamatan Bojong Gede tetap sebagai bagian dari Kabupaten Bogor. Kini, Polres Depok terdiri enam polsek meliputi 11 kecamatan di Kota Depok plus satu polsek di dua kecamatan di wilayah Kabupaten Bogor yakni Kecamatan Bojong Gede dan Kecamatan Tajur Halang (pemekaran dari Kecamatan Bojong Gede).⁵¹

Satuan Unit yang berperan dalam penerapan SSA membantu Dishub adalah Satuan Lalu Lintas Polres Metro Kota Depok, yang bertugas melaksanakan Turjawali lalu lintas, pendidikan masyarakat lalu lintas (Dikmaslantas), pelayanan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, penyidikan kecelakaan lalu lintas dan penegakan hukum di bidang lalu lintas.⁵²

⁵¹<http://poestahadepok.blogspot.com> (di akses 9 januari 2020)

⁵² Polres Metro Depok

4.2 Pembahasan

Paul D Epstein dalam buku “*Auditor Roles in Government Performance Measurement: A Guide to Exemplary Practices at the Local, State, and Provincial Levels*” mengatakan untuk mengukur tercapainya efektivitas pelayanan dapat dilihat dari 2 aspek⁵³ yaitu :



1. Kualitas :

- Standar Kualitas Pelayanan

⁵³Paul D Epstein, 2004, *Auditor Roles in Government Performance Measurement: A Guide to Exemplary Practices at the Local, State, and Provincial Levels*, The Institute of Internal Auditors Research Foundation.

- Pemenuhan Kebutuhan Masyarakat
- Respon serta kepuasan masyarakat

2. Kuantitas :

- Pelaksanaan Kebijakan
- Kesesuaian Pencapaian Target

Variabel dan indikator indikator inilah yang menjadi model dan pengukuran sebuah kebijakan dikatakan efektif atau tidak efektif. Selanjutnya, teori inilah yang ingin peneliti jadikan model sebagai tolak ukur peneliti dalam meneliti Efektivitas program Sistem Satu Arah (SSA) di Kota Depok Periode 2017 – 2019 (Studi Jalan Nusantara Raya) . berdasarkan Surat Keputusan Kepala Badan Pengelola Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi Nomor : SK. 287/AJ.206/BPTJ – 2018 Tentang Peraturan Lalu Lintas Dengan Sistem Satu Arah (SSA) pada Ruas Jalan Nasional Jl. Arif Rahman Hakim dan Jl. Nusantara Raya Kota Depok pada tanggal 6 juli 2018. Tepat 1 tahun setelah di berakukanya uji coba SSA, yang di laksanakan pada tanga 29 juli 2017

4.2.1 Kualitas

Kuantitas merupakan salah satu variabel dari teori yang dikemukakan Paul D Epstaien dalam mengukur sebuah efektivitas kebijakan publik. Kualitas memiliki 3 indikator di dalamnya yaitu standar kualitas pelayanan, pemenuhan kebutuhan masyarakat, dan respon serta kepuasan masyarakat.

4.2.1.1 Standar Kualitas Pelayanan

Kualitas pelayanan yang dijalankan oleh pemerintah merupakan hal terpenting yang dapat menjadi tolak ukur keberhasilan pelayanan tersebut, maka dari itu pemerintah dalam membuat kebijakan untuk melaksanakan suatu program harus dipikirkan secara matang dan mempersiapkan semuanya sebelum memberlakukan program tersebut, tak terkecuali dengan program SSA kota Depok ini, DISHUB sebagai instansi yang menangani program ini juga telah mempersiapkan semuanya dengan matang, dari mulai perencanaan, sosialisasi, uji coba, penambahan rambu rambu jalan dan fasilitas jalan, dan juga mengerahkan personilnya untuk ditempatkan di titik titik tertentu jalan yang di berlakukana SSA. Sesuai dengan perkataan Bapak Ari Mangala selaku Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Depok.

ya saya sampaikan terlebih dahulu bahwa status jalan Nusantara Raya adalah Jalan Nasional, sejak tahun 2015 sesuai dengan SK Menteri PUPR, maka dari itu sifatnya kita berlakukan SSA tahun 2017 tersebut dengan SK Uji Coba kepala Dinas Perhubungan lalu ditetapkan oleh SK Kepala Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek sebagai perwakilan Kementerian Perhubungan. Dikarenakan Status Jalan Nusantara Raya sebagai Jalan Nasional ujicoba diperbolehkan karna kita ada perda penyelenggaraan, Dinas Perhubungan diperkenankan untuk melakukan MRL (Manajemen Rekayasa Lalulintas) di ruas ruas jalan tertentu yang sifatnya ujicoba. Dan penetapan program SSA di tetapkan oleh pengangung jawab di jalan nasional yaitu Kepala BPTJ⁵⁴.

⁵⁴Wawancara dengan Bapak Ari Manggala Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan, Senin 09 Desember 2019

Berikut merupakan bukti Surat Keputusan Dari Menteri PUPR dan BPTJ sesuai dengan pernyataan bapak ari terkait status jalan nusantara Raya dan dasar kebijakan SSA kota depok yang telah di sahkan stastusnya menjadi Program Tetap bukan uji coba.

Gambar 4.18 Cover Surat keputusan Menteri PUPR



Sumber : Dinas Perhubungan Kota Depok

Gambar 4.19 Cover Surat Keputusan BPTJ JABODETABEK



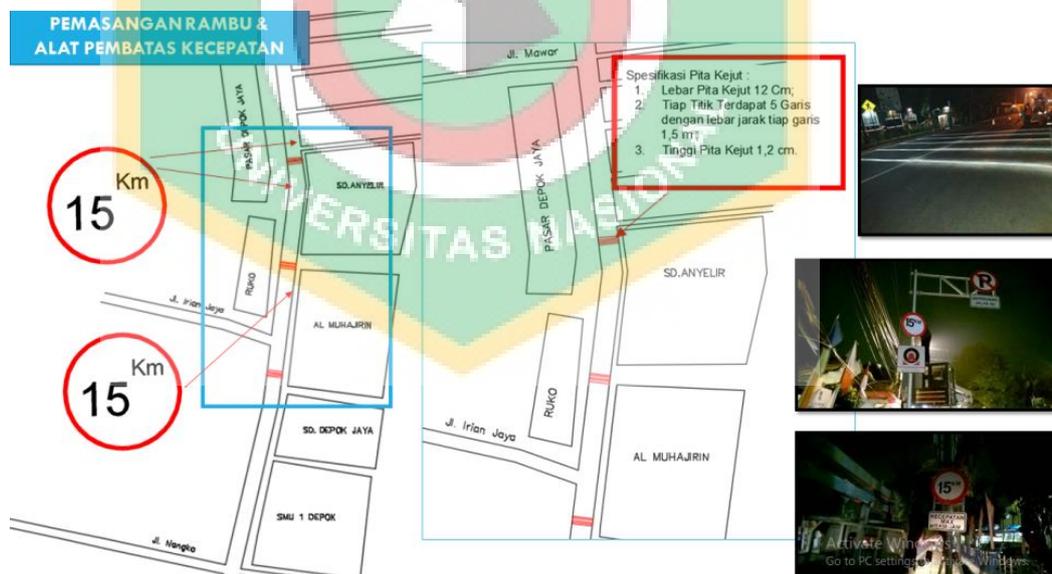
Sumber : Dinas Perhubungan Kota Depok

Dan bapak Ari Manggala Juga melanjutkan perkataannya dengan menyebutkan persiapan yang dilakukan Dishub sebelum di berlakukannya SSA terkait dengan kualitas pelaksanaan Program.

persiapan kami sebelum menyelenggarakan SSA terbilang cukup panjang, karena kami melakukan uji coba dan memikirkan dengan matang sebelum memberlakukan kegiatan ini, yang utamanya kami menyiapkan Sumber daya Manusianya dengan mengerahkan Personil dikarenakan kita butuh untuk pengalihan arus, komunikasi dan korelasi harus dibangun dengan pihak kepolisian Sat Lantas Polres Kota Depok. dan selain petugas itu yang utamanya itu terkait dengan perlengkapan jalan informasi berupa perlambuan lambuan, perlengkapan keselamatan jalan, zebra Cross, dan Pita Kejut untuk memperlambat kecepatan karna begitu kapasitasnya di lebarkan menjadi satu arah yang tadinya dua arah kecepatan kendaraan itu menjadi meningkat⁵⁵.

Berikut gambar denah penambahan Pita kejut Yang ada di Jalan Nusantara raya

Gambar 4.20 Titik lokasi penambahan pita kejut



Sumber : Dinas Perhubungan Kota Depok

⁵⁵Wawancara dengan Bapak Ari Manggala Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan, Senin 09 Desember 2019

Sejalan dengan informan pertama Bapak Ari Manggala, informan kedua juga menyampaikan Informasi yang sama terkait dasar kebijakan serta usaha yang dilakukanya sebagai instansi yang terlibat dalam pelaksanaan yaitu bapak Ibu Nanang Wahyu Selaku Kanit Kancel Polres Metro Kota Depok.

untuk dasar kebijakan di berlakukanya SSA sebenarnya Sat Lantas Polres Metro Kota Depok tidak ambil alih dalam menentukannya, karena kita hanya sebagai *Stakeholder* yang membantu DISHUB dalam menjalankan Program SSA. Jadi untuk Kebijakan Sepenuhnya dipegang oleh Dinas Perhubungan dan Kementrian Perhubungan itu sendiri. Yang kami tahu mengapa SSA ini dilaksanakan di Jalan Nusantara Raya Depok karena volume kendaraan yang melintas sudah sangat banyak tidak berimbang dengan infrastuktur yang ada. Itulah yang menyebabkan antrian kemacetan. Namun demikian kita telah berupaya untuk mengurai kemacetan dengan memberlakukan SSA di Jalan Nusantara Raya⁵⁶.

Selanjutnya Bapak Ibu Nanang Wahyu juga mengatakan apa usaha / peran yang di lakukan Polres Depok Dalam menerapkan program SSA di jalan Nusantara Raya.

Dan untuk usaha dari Polres sendiri khususnya bagian Sat Lantas hanya membatu dari segi sumber daya manusianya saja, kita mengerhkan personil personil kita untuk membantu DISHUB dalam menerapkan SSA. Seperti biasa Personil kita bertugas untuk mengatur lalu lintas jalan, khususnya beberapa titik di jalan Nusantara Raya kota Depok. Kalo untuk fasilitas jalanya pemerintah sedang bertahab melakukan penyediaan fasilitas Keselamatan jalan yang untuk kenyamanan masyarakat saat melewati jalan ini⁵⁷

⁵⁶Wawancara dengan Bapak Ibu Nanang Wahyu kanit Kancel Polres Metro Depok, Sabtu 21 Desember 2019.

⁵⁷Wawancara dengan Bapak Ibu Nanang Wahyu kanit Kancel Polres Metro Depok, Sabtu 21 Desember 2019.

Gambar 4.21 Petugas Sat Lantas Saat Bertugas



Sumber : Hasil foto peneliti saat penelitian

Selain itu perkataan dari informan ketiga juga sejalan dengan yang di katakan oleh kedua informan di atas sebagai perwakilan dari instansi yang menjalankan tugas dalam rangka menerapkan program SSA, informan tersebut adalah Ibu Dewi pengendara Ojek Online dengan nomer kendaraan B 243* *** selaku pengguna rutin jalan Nusantara Raya yang mengetahui keadaan jalan tersebut setelah di berlakukanya SSA.

SSA itu yang saya tahu perubahan jalan menjadi satu Arah, yang sebelumnya dua arah, mungkin alasanya dijadikan satu arah untuk mengurain macet yang ada di jalan ini. kalo saya tidak tahu mba, kebijakan ini dari siapa, yang saya tahu kebijakan ini ya disusuya oleh pemerintah Kota Depok, mungkin kementrian perhubungannya atau yang lain⁵⁸.

⁵⁸Wawancara dengan Ibu Dewi Pengendara Ojek Online, Selasa, 31 Desember 2019.

Gambar 4.22 Petugas Dishub Yang Sedang Bertugas



Sumber : Dinas Perhubungan Kota Depok

Dan ibu Dewi juga menambahkan pernyataannya terkait personil dari Dinas Perhubungan dan Kepolisian, serta terkait fasilitas jalan yang ada di sepanjang jalan Nusantara Raya.

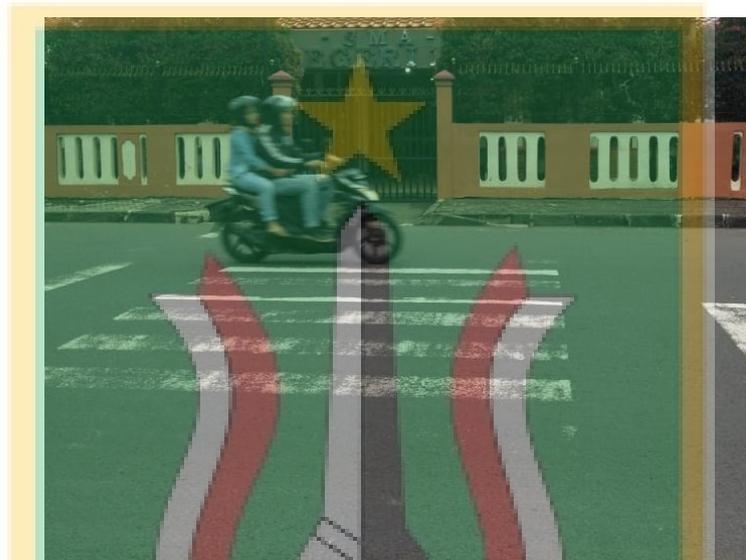
kalo untuk petugas yang saya lihat sudah ada, di lampu merah sandra arah dewi sartika dan sawangan sudah ada petugas yang bertugas, dan saat pagi hari ada personil dishb yang wanitayang bertugasmembantu anak-anak SD untuk menyebrang jalan, dan posisinya di depanSDN Anyelir 1. jika untuk fasilitas trotoarnya itu belum memadai, masih ada yang bolong bolong , dan juga jika lampu merah masih kurang tertib, menurut saya pengendara hanya akan tertibnya jika ada personil yang bertugas , tetapi jika untukkelengkapan rambu rambu lalu lintasnya sepanjang jalan ini sudah tersedia dengan banyak⁵⁹.

Selain pengendaraan Ojek Online peneliti juga mewawancarai salah Seorang warga masyarakat yang tinggal di dekat Jalan Nusantara Raya,yaitu saudari Ermin T 21 thn. Yang tinggal di jalan Mawar 2 Kota Depok.

⁵⁹Wawancara dengan Ibu Dewi Pengendara Ojek Online, Selasa, 31 Desember 2019.

yang saya tau dari SSA ini adalah Merupakan Rekaya Jalan yang menjadikan jalan dua arah menjadi jalan satu, dan tanggapan saya untuk program ini juga cukup baik disebabkan upaya pemerintah untuk mengurangi kemacetan di jalan Nusantara Raya, tetapi kalau untuk dasar kebijakannya saya kurang tahu, yang saya tahu ini merupakan kebijakan yang dibuat pemeritah Kota Depok.⁶⁰

Gambar 4.23 kondisi *Zebra Cross* di jalan Nusantar Raya



Sumber : hasil penelitian peneliti saat terjun kelapangan

Dan saudari Ermin juga melanjutkan perkataanya terkait fasilitas Jalan yang terdapat di sepanjang jalan Nusantara Raya.

kalosaya liat sejauh ini kualitasnya sudah cukup baik, tapi menurut saya pribadi kalau untuk fasilitas penunjang jalanya belum terlalu memadai, terutama fasilitas untuk penyebrang jalan masih sangat minim karena di sepanjang jalan Nusantara hanya terdapat *zebra cros* dan itupun jumlahnya tidak banyak, tidak ada lampu untuk penyebrang jalani, tapi untuk fasilitas yang lain seperti rambu rambu lalu lintas sudah banyak tersedia disepanjang jalan Nusantara Raya kota Depok⁶¹.

⁶⁰Wawancara dengan saudari Ermin T selaku masyarakat sekitar, Selasa, 31 Desember 2019.

⁶¹Wawancara dengan saudari Ermin T selaku masyarakat sekitar, Selasa, 31 Desember 2019.

Gambar di atas merupakan salah satu kondisi dari *zebra cross* yang terdapat di jalan Nusantara Raya, dan keadan *zebra cross* nya pun sudah mulai memudar. Dan jika di lihat dari data yang ada di atas serta argumen dari informan, dapat di tarik kesimpulan pada indikator standar kualitas pelayanan , menunjukan bahwa SSA merupakan sebuah Program kebijakan yang dibuat oleh pemerintah dalam usahanya untuk mengurangi kemacetan di beberapa ruas jalan Kota Depok, dan dalam penelitian ini khususnya SSA di jalan Nusantara Raya. Kementerian Perhubungan dan Dinas perhubungan dengan di bantu oleh Satuan Lalu Lintas Polres Metro Kota Depok lah yang menjadi instansi pemerintah dalam menjalankan program kebijakan Sistem Satu Arah Ini, dengan perencanaan yang matang sehingga sampai sekarang Program SSA dapat terlaksanakan, walau masih terdapat kendala didalamnya tetapi pelaksana kebijakan Dinas Perhubungan dan Sat lintas Polres Metro Jaya terus berupaya untuk memeberikan pelayanan yang terbaik dengan mengarahkan personil dan menambah fasilitas keselamatan jalan di jalan Nusantara Raya. Dan jika dilihat dari respon masyarakat, tentang personil yang bertugas sudah berjalan dengan baik walau hanya di titik titik tertentu saja. Tetapi memang jika dilihat dari fasilitas penunjang keselamatan jalan seperti *zebra cross* atau lampu penyebrangan jalan belum tersedia dengan baik. Tetapi jika untuk rambu rambu lalu lintas di sepanjang jalan Nusantara Raya sudah tersedia.

Sejalan dengan penelitian terdahulu Sistem Satu Arah memang terdapat pro dan kontra dimata masyarakat dan pengguna jalan, akan tetapi pemerintah berupaya melakukan yang terbaik untuk memebrikan pelayanan kepada masyarakatnya.

4.2.1.2 Pemenuhan Kebutuhan Masyarakat

Pemerintah dalam menjalankan roda pemerintahannya selalu berusaha untuk memenuhi segala kebutuhan masyarakatnya dalam semua bidang, seperti bidang pendidikan , pangan, sandang, tempat tinggal, transportasi, dan tak terkecuali dalam bidang pemenuhan kebutuhan fasilitas jalan yang juga tak kalah penting dengan kebutuhan masyarakat lainnya. Maka dari itu dalam menyediakan fasilitas jalan untuk masyarakatnya pemerintah selalu melihat dari aspek pemenuhan kebutuhan masyarakatnya , walau terkadang setiap kebijakan pemerintah akan menimbulkan dampak negatif ataupun positif bagi masyarakat sekitar yang merasakan langsung kebijakan tersebut. Berikut adalah wawancara penulis dengan Kepala Seksi Manajemen dan Rekaya Lalu Lintas di Dinas Perhubungan Kota Depok bapak Ari Manggala terkait pemenuhan kebutuhan masyarakat.

Memang ada dua kelompok yang terkena dampak dari berlakunya SSA ini, yang pertama pengguna kendaraan motor yang melintas, dan yang kedua adalah warga sekitar. Kalau warga sekitar tentu terdampak, tapi kalau masyarakat yang melintas amat sangat puas , warga masyarakat dari sawangan, pancoran mas, dan mampang. Dan banyak info infonya yang bisa dilihat di sosial media. Karena adanya peningkatan kinerja, kecepatan lalu lintas, waktu tempuh sebelum dan sesudah, yang selalu DISHUB ukur . Dan jika berbicara

dampak buruknya untuk warga sekitar, adalah masyarakat merasa terganggu menurutnya, terjadi banyak LAKALANTAS, dan ada yang berkata anak mereka menjadi susah untuk menyebrang jalan, dan banyak terjadinya lawan arah. padahal di jalan Nusantara terdapat banyak jalan pendamping, masyarakat hanya untuk berputar sedikit saja melewati jalan pendamping tidak mau, dan kembali lagi terkait dengan pelanggaran itu adalah tugasnya Sat Lantas Polres Metro Depok, kalo kita sifatnya hanya perbantuan saat untuk mengatur Lalulintas, dan juga tidak bisa di sebutkan kalau SSA ini menimbulkan lawan arah, atau LAKALANTAS tidak seperti itu. dan kalau menurut kami SSA ini sudah sangat memenuhi kebutuhan masyarakat terkait penyediaan jalan.⁶²

Jika dilihat dari pernyataan bapak Ari, SSA lebih berpengaruh kepada pengguna kendaraan bermotor, yang melintasi jalan Nusantara Raya dikarenakan pengendara yang melintas merasa puas akibat adanya peningkatan kecepatan dan waktu tempuh yang mereka rasakan jadi berkurang. Tetapi tidak dengan warga sekitar, warga sekitar masih merasa kebijakan ini memberatkan untuk mereka menurut bapak Ari warga sekitar berkata semenjak diberlakukannya SSA di jalan Nusantara Raya terdapat banyak LAKALANTAS, tetapi bapak Ari membantah dan memberikan argumen jika LAKALANTAS terjadi akibat warganya yang tak patuh pada aturan, dan masih saja nekat melawan arah di jalan Nusantara Raya yang merupakan jalan yang sudah diberlakukan Sistem Satu Arah.

Akan tetapi pernyataan bapak Ari tidak sesuai dengan temuan data yang saya dapat di lapangan, di karenakan temuan data yang saya dapatkan merupakan evaluasi kinerja jalan di Kota Depok di jam sibuk pada

⁶²Wawancara dengan Bapak Ari Manggala Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan, Senin 09 Desember 2019

tahun 2019 dan setelah itu terdapat perbandingan antara kinerja jalan pada tahun 2018 dengan 2019 dan dari data tersebut menunjukkan adanya penurunan kinerja yang terjadi di jalan Nusantara Raya pada tahun di tetapkanya SSA selama 1 tahun yaitu pada tahun 2018 sampai 2019.

Tabel 4.10 Kinerja Rata Rata jalan Nusantara pada jam sibuk Tahun 2019

NO	RUAS JALAN	VOL (smp/jam)		V/C		LOS		KECEPATAN KM/JAM
		A - B	B - A	A - B	B - A	A - B	B - A	
7	JL. NUSANTARA	2566		0,885		E		16,2

sumber : Dinas Perhubungan kota Depok

Tabel 4.11 Perbandingan Rasio V/C jalan Nusantara tahun 2018 - 2019

NO	NAMA RUAS	V/C	
		2018	2019
7	NUSANTARA	0.670	0.885

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Depok

Jika dilihat dari data yang ada, terjadi penurunan Rasio V/C yang terjadi pada tahun 2018 ke tahun 2019 di jalan nusantara pada jam sibuk, penurunan tersebut berkisar sebanyak 0.215. jika semakin tinggi nilai Rasio V/C di jalan Tersebut maka Level Of Service (LOS) di jalan tersebut juga akan semakin rendah, dan pada 2019 LOS di jalan Nusantara Raya berada pada kategori E, yang merupakan kategori hampir terendah dengan karakteristik Arus di jalan Nusantara Raya tidak stabil, kecepatan rendah dan berbeda – beda, volume mendekati kapasitas volume jalan. tetapi dalam hal ini peneliti tidak memperoleh data kinerja lalu lintas di jalan Nusantara Raya ketika bukan jam sibuk.

Selanjutnya menurut Bapak Ibu Nanang Wahyu selaku Kanit Kamsel Polres Metro Depok menyatakan bahwa Program SSA yang di berlakukan di jalan Nusantara Raya memiliki dampak dalam memenuhi kebutuhan masyarakat sebagai berikut.

dampak positifnya pasti ada, yaitu mengurangi kemacetan yang ada itu sudah pasti, tetapi kalau dampak negatifnya yang sampai ke Sat Lantas terkait kondisi pedagang pedagang banyak yang mengalami kerugian, karena saat jalan Nusantara Raya diberlakukan satu arah dari yang tadinya merupakan jalan dua arah, otomatis kendaraan yang melaju kencang dan jadi tidak ada yang mampir untuk membeli. Akan tetapi kembali lagi jika kita lihat dari tujuan awal kita untuk mengurangi kemacetan di kota Depok tepatnya di jalan Nusantara Raya berarti sudah sesuai dan juga sudah memenuhi kebutuhan masyarakat terkait penyediaan jalan. sehingga masyarakat saat melewati jalan tersebut merasa aman dan dapat mempercepat waktu perjalanannya, dikarenakan tidak adanya penumpukan kendaraan di Jalan tersebut⁶³.

Berdasarkan argumen yang di berikan bapak Ibu Nanang Wahyu bawah SSA ini juga sangat berdampak positif bagi pengendara yang melintas di karenakan kondisi jalan yang lancar. Tetapi bapak Ibu Nanang menyampaikan dampak negatif yang dirasakan terkait program SSA ini lebih ditekankan dari sisi pedagang sekitar yang berjualan di sepanjang jalan Nusantara Raya, bapak Ibu Nanang menyampaikan bahwa semenjak SSA diberlakukan pedagang yang berjualan di sepanjang Jalan Nusantara, banyak yang mengalami kerugian diakibatkan kendaraan yang melaju di depan jalan Nusantara Raya memacu kendaraannya dengan kecepatan tinggi, dan jarang

⁶³Wawancara dengan Bapak Ibu Nanang Wahyu kanit Kamsel Polres Metro Depok, Sabtu 21 Desember 2019.

pengendara yang mampir untuk ke toko toko yang ada di jalan Nusantara Raya tersebut.

Sejalan dengan perkataan Bapak Ari dan Bapak Ibu Nanag Masyarakat Sekitar, pengendara ojek online ,pejalan Kaki dan juga Pedagang ada yang merasa sudah memenuhi Kebutuhan mereka, dan ada yang merasa belum memenuhi kebutuhan dikarenakan mereka Sedikit merasa dirugikan. Berikut Wawancara dengan ketiga Narasumber, menurut saudari Ermin selaku masyarakat di sekitar jalan Nuantara Raya

Menurut saya sudah cukup, karena SSA di jam jam tertentu mengurangi kemacetan dan hal itu membuat pengendara yang melewati jalan ini juga semakin cepet samapai ketemapat tujuan mereka. Walau berdampak kepada masyarakat sekitar yang akan susah untuk menyebrang jalan dikarenakan laju kendaraan yang sangat cepat, di tambah lagi *Zebra Cross* di sepanjang jalan ini kurang memadai⁶⁴.

Sejalan dengan pernyataan ibu Ermin, ibu Dewi selaku pengendara ojek online juga menyampaikan argumanya terkait program SSA untuk pemenuhan kebutuhannya sebagai ojek online

Menurut saya sudah memenuhi , kalau untuk kemacetan sudah tidak seperti dulu, jadi pengendara yang lewat jalan ini sudah merasa nyaman di karenakan kondisi jalan tidak terlalu macet⁶⁵.

Begitu pun dengan ibu Ela selaku pejalan kaki yang sering melewati Jalan nusantara Raya ini.

Kalau menurut saya sudah memenuhi,tetapi hanya kurang optimal mungkin dengan berjalanya waktu program ini akan lebih membawa dampak yang positif bagi seluruh masyarakat⁶⁶.

⁶⁴Wawancara dengan saudari Ermin T selaku masyarakat sekitar, Selasa, 31 Desember 2019.

⁶⁵Wawancara dengan Ibu Dewi Pengendara Ojek Online, Selasa, 31 Desember 2019.

Tak sejalan dengan pendapat ketiga narasumber dia atas menurut ibu Agustin penjual empek empek dipasar Depok Jaya SSA belum memenuhi kebutuhannya terutama kebutuhan sebagai pedagang.

“jika dari pandangan pedagang seperti kita belum terpenihi, semenjak jalan Nusantara Raya menjadi jalan satu arah banyak kios kios yang tutup, di karenakan tidak ada pembeli yang mampir untuk membeli. Karena masyarakat kalau lewat jalan ini memacu kendaraan dengan cepat, menyebabkan masyarakat tidak dapat berhenti ketoko toko yang berada disepanjang jalan Nusnatara Raya”⁶⁷.

Ada 6 narasumber yang saya tanyakan terkait pemenuhan kebutuhan masyarakat yang berdampak langsung oleh penerapan SSA. 2 narasumber merupakan pelaksana kebijakan yaitu Dinas Perhubungan dan Sat Lantas Polres Metro Depok. Dan 4 narasumber lainnya berasal dari masyarakat sekitar, pengguna jalan , dan pedagang. Dapat di katakan terdapat kesamaan argumen yang disampaikan ke 6 narasumber peneliti, terhadap responnya kepada program SSA terkait pemenuhan Jalan. Dinas Perhubungan dan Satlantas Polres Metro Depok menyampaikan bahwa dalam pelaksanaanya yang merasa terpenuhi kebutuhannya adalah pengguna Jalan dan masyarakat sekitar tetapi untuk pedagang masih belum terlalu merasa Terpenuhi kebutuhannya oleh adanya program SSA ini. Dan argumen tersebut dibenarkan oleh masyarakat sekitar pengguna jalan, dan pedagang sekitar yang peneliti wawancarai terkait penelitian efektivitas Program SSA.

⁶⁶Wawancara dengan saudari Ela selaku pejalan kaki, Rabu , 01 januari 2020.

⁶⁷Wawancara dengan ibu agustin selaku pedagang empek empek pasar depok jaya, Rabu , 01 januari 2020.

Jika berkaca dari penelitian terdahulu, tentang Implementasi Program SSA, memang yang lebih dirugikan oleh adanya SSA ini adalah Pedagang Sekitar yang merasakan adanya penurunan penghasilan yang mereka terima yang di akibatkan oleh sedikitnya jumlah pengunjung yang mampir ke toko mereka.

4.2.1.3 Respon Serta Kepuasan Masyarakat

Respon masyarakat dan kepuasan masyarakat merupakan indikator yang dapat digunakan untuk mengukur sebuah efektivitas sebuah kebijakan, kebijakan dapat dikatakan efektif dan dapat di katakan berhasil jika respon masyarakat terhadap kebijakan tersebut baik, dan masyarakat juga merasa puas dengan kebijakan yang diberlakukan oleh pemerintah. Berikut adalah wawancara saya dengan bapak Ari Manngala selaku dengan Kepala Seksi Manajemen dan Rekaya Lalu Lintas di Dinas Perhubungan Kota Depok terkait respon masyarakat yang masuk ke Dinas terkait

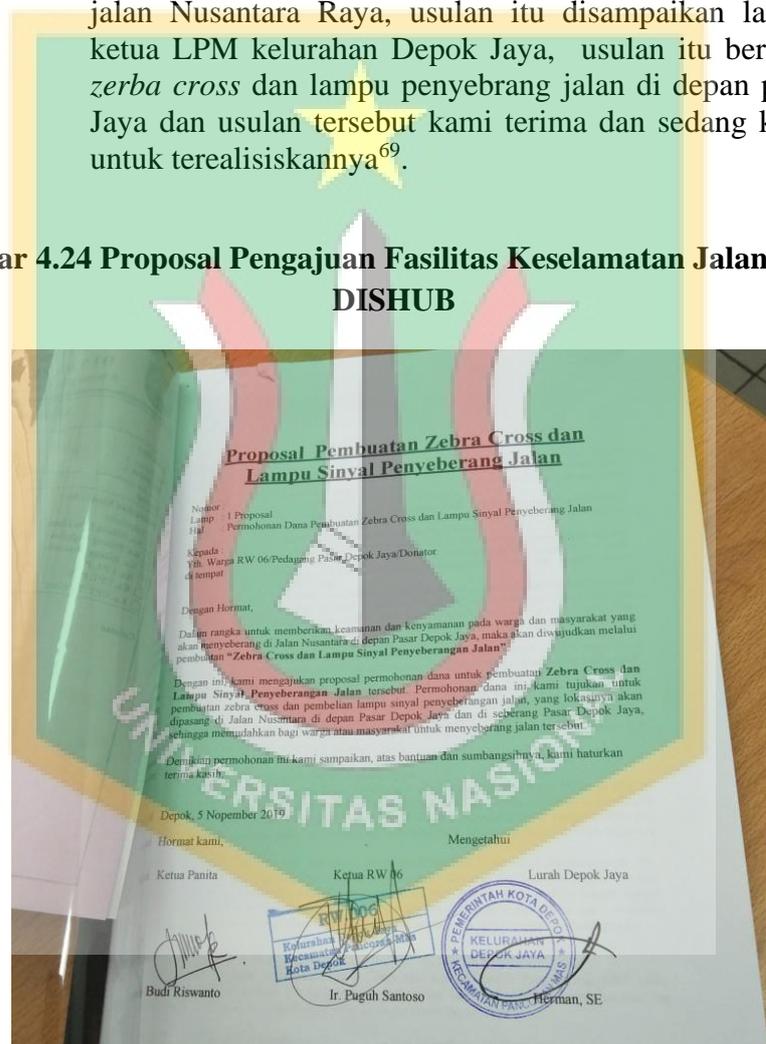
respon langsung dari masyarakat ada, kalo respon positifnya ga usah di sebutkan, kalo negatifnya terkait dengan Depok 1, sebenarnya bisa di tanyakan sendiri ke masyarakat sekitarnya tetapi harus ditekankan lagi kalau jalan jalan itu adalah jalan Nasional yang digunakan untuk kendaraan bukan sebuah perumahan, tetapi banyak juga masyarakat yang menyampaikan keluhanya secara langsung dengan unjuk rasa. baru baru ini , ada perwakilan dari warga yang mengajukan usul terkait fasilitas penunjang jalan untuk keselamatan pengguna jalan terutama untuk masyarakat yang menyebrang jalan⁶⁸.

⁶⁸Wawancara dengan Bapak Ari Manggala Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan, Senin 09 Desember 2019

Bapak Ari juga menjelaskan tindak lanjut Dinas Perhubungan sebagai pelaksana kebijakan terhadap respon yang diutarakan oleh masyarakat terkait pelaksanaan SSA di Jalan Nusantara Raya Sebagai berikut

Untuk tindak lanjutnya pasti ada, ini salah satu contohnya belum lama ini saya berkomunikasi dengan masyarakat terkait usulan dari masyarakat tentang fasilitas keselamatan jalan di ruas ruas jalan Nusantara Raya, usulan itu disampaikan langsung dari ketua LPM kelurahan Depok Jaya, usulan itu berupa fasilitas *zbera cross* dan lampu penyebrang jalan di depan pasar Depok Jaya dan usulan tersebut kami terima dan sedang kami proses, untuk terealisiskannya⁶⁹.

Gambar 4.24 Proposal Pengajuan Fasilitas Keselamatan Jalan kepada DISHUB



Sumber : Dinas Perhubungan Kota Depok

⁶⁹Wawancara dengan Bapak Ari Manggala Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan, Senin 09 Desember 2019

Selanjutnya Bapak Ari Manggala menjelaskan tentang Kepuasan Masyarakat dari pandangan Dinas Perhubungan terkait Program Kebijakan SSA jalan Nusantara Raya Depok

Untuk kepuasan masyarakat sebenarnya beragam ya namanya juga kebijakan pemerintah pasti belum tentu semua Lapisan Masyarakat mau menerima dengan baik, akan tetapi kalau dilihat dari segi pengguna jalan yang melintas di Jalan Nusantara Raya yang di berlakukan SSA ya merasa puas karena laju kendaraan menjadi meningkat saat melewati jalan Nusantara Raya. Ya tapi ga bisa kita pungkiri juga masih ada saja masyarakat yang belum puas, akan tetapi yang terpenting kita sebagai pelayan masyarakat selalu memberikan pelayanan yang terbaik untuk memenuhi kebutuhan masyarakat⁷⁰.

Sejalan dengan bapak Ari , bapak Ibu Nanang Wahyu selaku Kanit Kancel Satlantas Polres Depok juga memberikan jawaban tentang respon masyarakat tetapi perbedaanya untuk respon masyarakat secara langsung, hanya terkait dengan ganti rugi sebuah ruko yang merasa sedikit baguan depannya rusak akibat adanya SSA

Kalau sampai sejauh ini respon yang masuk ke Sat Lantas, hanya bangunan yang dekat putaran ujung *flay over* arah stasiun Depok baru, ada salah satu toko yang merasa dirugikan, toko itu posisinya di depan putaran *flayover* yang berada di samping jalan Ridwan Rais, itu sekarang semenjak SSA di berlakukan menjadi tempat untuk putar jika ingin kearah stasiun. Karena lebar jalannya yang kurang memadai untuk puteran sehingga mobil yang lewat harus ada 2 sampai 3 kali ancang acang baru bisa melawati puteran disana, dan ada satu waktu terdapat mobil yang nyengol bangunan tersebut sedikit, kerusakanya juga hanya dibagian lahan parkirnya dan pemilik toko akhirnya meminta ganti rugi untuk kerusakan yang terjadi⁷¹.

⁷⁰Wawancara dengan Bapak Ari Manggala Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan, Senin 09 Desember 2019

⁷¹Wawancara dengan Bapak Ibu Nanang Wahyu kanit Kancel Polres Metro Depok, Sabtu 21 Desember 2019.

Setelah itu bapak Ibu Nanang juga menjelaskan tindak lanjut yang di lakukan Sat Lantas Polres Metro Kota Depok terkait Laporan Warga yang Disampaikan langsung ke Sat Lantas Polres Metro Kota Depok.

Untuk tindak lanjutnya hanya laporan yang dari masyarakat kita terima terkait kerusakan pada bangunan toko di depan putaran arah stasiun depok baru, dan sekarang sedang kita coba proses dan memberikan yang terbaik biar pemilik toko tidak merasa di rugikan.⁷²

Dan berikutnya bapak Ibu Nanang juga menjelaskan terkait kepuasan masyarakat terhadap program kebijakan SSA di jalan Nusantara Raya

Kepuasan masyarakatnya sudah bagus bagus ,tetapi kan tidak semua masyarakat merasa diuntungkan dan merasa puas dengan kebijakan ini, namanya kebijakan pemerintah mah selalu ada pro dan kontranya. ya jadi harus dimaklumkan saja memang sudah seperti itu dari dahulu. tidak mungkin juga kita memaksa semua orang untuk puas dengan kebijakan yang pemerintah terapkan⁷³.

Setelah itu untuk memperkuat argumen dari kedua Instansi Pelaksana SSA di kota Depok, peneliti juga mewawancarai narasumber dari pengendara Mobil, pengendara motor, Pejalan Kaki, Dan Supir Angkutan Umum. Berikut hasil wawancara dengan pengendara motor bapak Bayu dengan Plat Kendara B 4563 *** terkait dengan dampak yang di rasakan setelah di berlakukannya SSA di jalan Nusantara Raya.

Kalo dampak langsungnya yang saya rasakan,saya jadi harus muter dan lumayan jauh kalau saya ingin kearah beji dari arah

⁷²Wawancara dengan Bapak Ibu Nanang Wahyu kanit Kansel Polres Metro Depok, Sabtu 21 Desember 2019.

⁷³Wawancara dengan Bapak Ibu Nanang Wahyu kanit Kansel Polres Metro Depok, Sabtu 21 Desember 2019.

sawangan , dan kalo saya mau ke margonda juga ga bisa lewat Arif Rahman Hakim, kalosudah lewat dari jam 3, dan terpaksa harus memutar lewat jalan dewi sartika, dan di jalan dewi sartika tedapat kemcetan karena adanya palang pintu kereta. Saya waktu awal awal pernah melakukan pelanggaran saya pernah beberapa kali lawan arah karena kalau ingin memutar jalan ke arah dewi sartika terlalu jauh dan saya juga posisinya saat itu saya sedang buru buru⁷⁴.

Bapak Bayu juga menyampaikan bahwa dirinya tidak pernah mengeluhkan dampak yang dirasakan kepada Instansi terkait

kalau untuk menyampaikan keluhan saya tidak pernah menyampaikan apa apaan terhadap DISHUB atau polisinya langsung, saya sebagai mansyarakat hanya dapat mematuhi peraturan⁷⁵

Selain itu bapak Bayu juga menyampaikan kepuasanya terkait SSA di jalan Nusantara Raya

puas jika hari biasa dan di jam siang tapi kalo sudah di jam sorre atau kalau di hari *weekand* tidak merasa puas, karena macet banget, dimana mana jadi macet di jalan jalan penghubungnya juga berdampak menjadi macet, untungnya saya membawa motor jadi masih bisa selap selip. kasian yang membawa mobil kalau *week and* dan lewat jalan Nusantara tidak jalan, karena kemacetannya parah sekalidan susah untuk bisa jalan⁷⁶.

selain bapak Bayu, ada juga pengendara Mobil yang peneliti wawancarai terkait program Satu Arah yang dilaksanakan di jalan Nusantara Raya berikut hasil wawancara peneliti dengan Bapak Rio pengendara Mobil calya dengan plat kendaraan B 3452 *** terkait dampak langsung dari Program SSA.

⁷⁴Wawancara dengan saudara Bayu selaku pengendara Motor, Rabu , 01 januari 2020.

⁷⁵Wawancara dengan saudara Bayu selaku pengendara Motor, Rabu , 01 januari 2020.

⁷⁶Wawancara dengan saudara Bayu selaku pengendara Motor, Rabu , 01 januari 2020.

dampak yang langsung ke saya itu adalah kalau *week and* itu macetnya lebih parah , dan juga kalau saya dari arah sawangan pergi ke arah beji saya tidak bisa lewat Jalan Nusantara Raya dan saya harus muter lewat jalan perumnas , jadi untuk waktu perjalanan jadi lebih lama. Kalo sedang buru buru terasa sekali ribetnya⁷⁷.

Dan kemudian bapak Rio juga mengungkapkan tidak pernah menyampaikan keluhanya kepada DISHUB maupun Sat Lantas Polres Metro Kota Depok.”Tidak pernah mba, saya hanya mengikuti saja dan terima apa yang di buat pemerintah⁷⁸.”

Terakhir Bapak Rio juga menyampaikan tingkatan Kepuasannya terhadap program SSA yang dilaksanakan di jalan Nusantara Raya

masih belum terlalu merasa puas, di karenakan menurut saya lebih ribet jika di berlakukan SSA, dan kendaraan harus memutar arah jika ingin ke jalan yang berlawanan dengan SSA dan kemacetan juga masih sering terjadi, apa lagi kalau di jam pulang kerja atau hari libur⁷⁹.

selain itu peneliti juga mencoba mengumpulkan informasi kepada narasumber bapak Darso selaku supir angkutan Umum D.04 (Terminal – Kukusan Beji) karena semenjak di berlakukan SSA di jalan Nusantara Raya membawa dampak yang buruk bagi supir angkutan umum yang melewati jalan Nusantara Raya. Berikut hasil wawancara saya dengan bapak Darso

jelas sangat berdampak kepada saya, kaya gini penumpang saya jadi sanga berkurang , jadi sewanya itu yang arah mau ke beji tidak ada yang naik satupun, dan beralih menggunakan transportasi gojek. Dan yang biasanya bisa lewat jalan ini

⁷⁷Wawancara dengan Bapak Rio selaku pengendara Mobil, Rabu , 01 januari 2020.

⁷⁸Wawancara dengan Bapak Rio selaku pengendara Mobil, Rabu , 01 januari 2020.

⁷⁹Wawancara dengan Bapak Rio selaku pengendara Mobil, Rabu , 01 januari 2020.

sekarang saat sudah diberlakukanya SSA sudah tidak bisa. Dan berakibat penumpang saya sangat berkurang dan penghasilan saya menjadi lebih sedikit sejak SSA. Kalo untuk trayeknya itu ada penambahan rute.⁸⁰.

Setelah itu bapak Darso juga mengungkapkan bahwa memang adanya unjuk rasa yang dilakukan oleh supir angkutan umum terkait Penolakan Terhadap SSA di Kota Depok, tetapi bapak Darso sendiri tidak ikut terlibat dalam unjuk rasa tersebut.

Kalau untuk saya sendiri tidak pernah ikut unjuk rasa, tetapi waktu itu supir angkot yang lain pernah melakukan unjuk rasa, secara langsung tetapi saya juga sudah lupa untuk tanggal unjuk rasanya⁸¹.

Pak Darso juga menyampaikan ketidak puasannya terhadap SSA di jalan Nusantara Raya

tidak puas, karena menurut saya tidak mengurangi kemacetan, malah mengurangi sewa penumpang, dan mengurangi rezeki abang abang angkot itu yang jelas. Lebih bagus jalan ini di buat seperti biasa saja⁸².

Selain supir Angkutan Umum yang merasa dirugikan, pedagang sekitar yang berjualan disepanjang jalan Nusantara juga merasa demikian, ibu Agustin salah satunya, iya membuka tempat makan empek empek Palembang di pasar Depok Jaya. Berikut hasil wawancara peneliti dengan ibu Agustin

Jelas sangat berdampak ke saya karena pengunjung yang datang ke toko saya jadi semakin berkurang. Tetapi saya harus tetep

⁸⁰Wawancara dengan Bapak Darso selaku pengemudi angkutan umum D.04, Rabu, 01 Januari 2020.

⁸¹Wawancara dengan Bapak Darso selaku pengemudi angkutan umum D.04, Rabu, 01 Januari 2020.

⁸²Wawancara dengan Bapak Darso selaku pengemudi angkutan umum D.04, Rabu, 01 Januari 2020.

membayar sewa dari lapak ini. dan yang saya dengar ada banyak toko toko disepanjang jalan Nusantara Raya dan Dewi Sartika menjadi bangrut, walau tidak semua toko yang menjadi bangrut. Hal tersebut dikarenakan sepi pengunjung yang datang ke toko tersebut⁸³.

Ibu Agustin juga menambahkan jika iya tidak pernah menyampaikan keluhannya ke dinas terkait

Saya tidak pernah melakukan aduan langsung ke pemerintah saya hanya mengikuti saja alur yang ada, ya mau gimana lagi kita kan tidak punya kekuasaan apapun, dan sebagai masyarakat biasa harus patuh kepada segala peraturan pemerintah⁸⁴.

Selanjutnya ibu Agustin juga menyampaikan kepuasannya terhadap program pemerintah

Untuk kepuasan yang saya rasakan biasa saja, karena kalau Penerapan SSA ke kita tidak terlalu berpengaruh, malah kalau yang kita rasa hanya dampak negatifnya saja menjadi mengurangi pemasukan kita⁸⁵

selain pengendara motor, pengendara mobil, supir angkot dan pedagang peneliti juga tak lupa mewawancarai Pejalan Kaki saudari Ela yang juga merasakan dampak terhadap Program SSA ini.

dampak langsungnya yang saya rasakan adalah, susah untuk menyebrang jalan mba, karena semenjak jalan Nusantara Raya ini dijadikan SSA Lendaraan motor jadi melaju kencang jika kondisi jalannya sedang sepi, dan ditambah lagi ada yang pengendara yang melawan arus disepanjang jalan itu, saya pernah hampir keserepet motor yang lawan arusnya saat saya ingin menyebrang ke pasar Depok Jaya⁸⁶.

⁸³Wawancara dengan ibu agustin selaku pedagang empek empek pasar Depok Jaya, Rabu, 01 Januari 2020.

⁸⁴Wawancara dengan ibu agustin selaku pedagang empek empek pasar Depok Jaya, Rabu, 01 Januari 2020.

⁸⁵Wawancara dengan ibu agustin selaku pedagang empek empek pasar Depok Jaya, Rabu, 01 Januari 2020.

⁸⁶Wawancara dengan saudari Ela selaku pejalan kaki, Rabu, 01 Januari 2020.

Gambar 4.25 Kondisi jalan Di Depan Pasar Depok Jaya



Sumber : Hasil Foto Peneliti Saat penelitian

Gambar 4.26 Pengendara Yang Melawan Arah



Sumber : Hasil Foto Peneliti Saat penelitian

Dari kedua gambar diatas terlihat tidak adanya *zebra Cross* atau lampu merah penyebrang jalan didepan pintu masuk Pasar Depok Jaya, yang menyebabkan susahnya pengendara untuk menyebrang. Ditambah lagi

dengan kondisi banyaknya pengendara yang melawan arus sehingga dapat menimbulkan Lakalantas. Atau menimbulkan efek negatif lainnya. Setelah itu juga saudari Ela juga mengaku tidak pernah menyampaikan keluhan kesahnya secara langsung kepada DISHUB atau pun Sat Lantas Polres metro Depok terkait dampak yang ia rasakan. “tidak, saya tidak pernah mengeluh secara langsung ke DISHUB⁸⁷.”

Dan saudari Ela juga menyampaikan kepuasannya terhadap program Kebijakan SSA di jalan Nusantara Raya

kalo dikatakan sudah puas mungkin belum telalu puas, akan tetapi yang namanya suatu kebijakan pasti ada baik dan ada buruknya, kita terima aja, pasti pemerintah juga sudah memikirkan yang terbaik untuk masyarakat⁸⁸.

Setelah memaparkan hasil wawancara ketujuh narasumber yang berbeda bisa dikatakan SSA ini memang sebuah program yang dirancang pemerintah untuk memberikan rasa nyaman kepada para pengendara Mobil dan Motor yang melintas di Jalan Nusantara Raya, karena tujuan Awal di Berlakukannya SSA di kota Depok untuk mengurangi tingkat kemacetan Kota Depok terutama pada jalan Nusantara Raya. Dan tentu kebijakan ini tidak sepenuhnya direspon baik ada pula pihak-pihak yang merasa dirugikan akibat program kebijakan SSA ini, dampak negatif yang timbul karena SSA ini pun beragam mulai dari adanya pelanggaran lalu lintas dan terjadinya LAKALANTAS, sulitnya pejalan kaki untuk menyebrang di jalan

⁸⁷Wawancara dengan saudari Ela selaku pejalan kaki, Rabu, 01 Januari 2020.

⁸⁸Wawancara dengan saudari Ela selaku pejalan kaki, Rabu, 01 Januari 2020.

Nusantara Raya, berkurangnya penumpang angkutan Umum, dan juga ruginya pedagang pedagang yang berjualan di sekitar jalan Nusantara Raya ini. Tetapi tidak terdapat dari informan peneliti yang telah menyampaikan keluhanya secara langsung kepada pemerintah terkait, dampak negatif yang informan peneliti rasakan. Berbagai dampak negatif dan positif memang akan selalu ada dalam pelaksanaan kebijakan pemerintah, tetapi dalam hal ini juga pemerintah terus berupaya untuk meningkatkan kinerjanya dengan memberikan solusi untuk berbagai persoalan yang ada diakibatkan dari pelaksanaan program SSA kota Depok.

Dan jika di bandingkan dengan penelitian terdahulu, pemerintah Kota sama sama terus berupaya untuk memenuhi setiap kebutuhan masyarakatnya dengan memberikan pelayanan yang terbaik sesuai dengan kebutuhan masyarakatnya.

4.2.2 Kuantitas

Dalam variabel kuantitas peneliti membaginya kedalam beberapa indikator antara lain indikator pelaksana Kebijakan dan juga indikator pencapaian Target, indikator ini berdasarkan definisi dari Kuantitas itu sendiri menurut Paul D Epstein yang mengatakan Bahwa kuantitas merupakan Kemampuan pegawai dalam menyelesaikan pekerjaan sesuai dengan target atau jumlah pencapaian yang sudah ditetapkan dan diharapkan.

4.2.2.1 Pelaksanaan Kebijakan

Pelaksanaan kebijakan berkaitan dengan peran instansi dalam melakukan kebijakan sehingga kebijakan tersebut dapat berjalan secara Optimal, dan pada akhirnya dapat mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Berikut hasil wawancara peneliti terkait pelaksanaan Kebijakan Program SSA Jalan Nusantara Raya Kota Depok. Wawancara Dengan bapak Ari Manggala selaku Kepala Seksi Manajemen Dan rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Depok.

Jelas sudah sebenarnya untuk SSA ini tahapanya sangat panjang, jadi lebih penuh jadwalnya sebelum di berlakukanya kebijakan in, jadwal sosialisasi, pemasangan banner, pembagian flyer, pemasangan spanduk, pemasangan perlengkapan jalan, uji coba, evaluasi, rentetan pengambilan kebijakan itu jauh lebih bertahab untuk program SSA ini. dan juga bukan dengan waktu yang cepat loh kita mempersiapkan semuanya agar SSA bisa berjalan dengan Optimal. kalo untuk program SSA itu berbeda dengan program yang sifatnya fisik, SSA ini lebih kepada kita menggunakan anggaran anggaran per rambu yang sifatnya rutinitas, jadi lebih *low coss*, karena sifatnya hanyamengatur pola sirkulasi kendaraan dengan rambu portebel, bahkan awal uji coba kita hanya menggunakan rambu portebel, pagar portebel, barirer portebel, hampir saat uji coba itu kita gunakan perlengkapan jalan yang sifatnya bisa dipindahkan atau portebel. Bisa di katakan untuk Program SSA ini tidak ada anggaran Khususnya⁸⁹.

Selanjutnya bapak Ari Manggal Juga menyampaikan Argumennya terkait Sosialisasi yang di lakukan Dishub Sebelum di berlakukanya SSA.

Seperti yang sudah saya sampaikan tadi bahwa rangkaian rangkaian sebelum di berlakukanya SSA itu Sangat panjang, tak terkecuali juga dengan Sosialisasi Sosialisai yang dilakukan Dishub dengan berbagai cara dan kalau untuk sosialisasi ke

⁸⁹Wawancara dengan Bapak Ari Manggala Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan, Senin 09 Desember 2019

warganyayang dilakukan secara tatap muka langsung itu di lakukan dengan warga dikelurahan Depok Jaya, di kantor RW, pembagian Pamflet kepada pedagang pedagang, dan juga kalau masyarakatnya sudah mulai menerima dengan diberlakukannya SSA di jalan nusantara , dengan pemasangan fasilitas keselamatan, di ruas jalan nusantara⁹⁰

Gambar 4.27 Tahapan Sosialisasi SSA



Sumber: Dinas Perhubungan Kota Depok

Gambar 4.28 Peta Pemasangan Spanduk



Sumber : Dinas Perhubungan Kota Depok

⁹⁰Wawancara dengan Bapak Ari Manggala Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan, Senin 09 Desember 2019

Kedua gambar di atas merupakan usaha Dinas Perhubungan Kota Depok untuk mempersiapkan sosialisasi kepada masyarakat sekitar sebelum menerapkan program SSA di jalan Nusantara Raya. Setelah itu argumen bapak Ari diperkuat dengan argumen yang diucapkan oleh bapak Ibu Nanang Wahyu terkait pelaksanaan Program SSA apakah telah Optimal dilaksanakan.

Sampai sejauh ini Sat Lantas terus mengoptimalkan Pelayanan untuk memenuhi kebutuhan masyarakatnya terkait pelaksanaan Sistem Satu Arah, dengan cara mengerahkan petugas untuk mengatur Lalu lintas yang dapat mencegah terjadinya penumpukan di jalur SSA. Kalau anggaran khusus dari Satl Lantas Seniri, tidak ada karena kita sifatnya hanya perbantuan personil saja, kita hanya lebih memberikan bantuan SDM untuk terlaksananya SSA, mungkin untuk anggaran itu kapasitasnya DISHUB sebagai pelaksana utama program Sistem Satu Arah⁹¹.

Bapak Ibu Nanang juga melanjutkan argumennya terkait sosialisasi yang dilaksanakan sebelum kegiatan SSA berlangsung

Jika dari Sat Lantas tidak ada sosialisasi langsung kepada masyarakat, sosialisasi yang kita lakukan hanya memasang spanduk dan famplet di jalan Nusantara Raya dan sekitarnya sebelum diberlakukannya Program SSA ini, dan juga sosialisasi di lakukan lewat sosial media. Tetapi kalau untuk sosialisasi tatap muka dari SAT Lantas Polres Metro Depok tidak ada⁹².

Berbeda dengan Dinas Perhubungan, ternyata Sat Lantas Polres Metro Depok, tidak pernah membuat sosialisasi secara langsung kepada masyarakat sebelum di berlakukannya SSA ini, usaha yang di lakukan Sat

⁹¹Wawancara dengan Bapak Ibu Nanang Wahyu kanit Kansel Polres Metro Depok, Sabtu 21 Desember 2019.

⁹²Wawancara dengan Bapak Ibu Nanang Wahyu kanit Kansel Polres Metro Depok, Sabtu 21 Desember 2019.

Lantas Polres Metro Depok untuk menginformasikan Program Kebijakan Ini hanya dengan memasang Spanduk yang berisi Informasi Tentang SSA akan diberlakukan mulai tanggal berapa dan juga denah di berlakukanya Sistem Satu Arah itu.Selanjutya Peneliti Mewawancarai beberapa informan yang dapat memperkuat data peneliti terkait pelaksanaan kebijakan Sistem Satu Arah, apakah telah optimal diberlakukan dan apakah telah ada sosialisasi yang di lakukan oleh dishub atau Satlantas Polres Metro Depok

Berikut hasil wawancara peneliti dengan saudari Ermin sebagai Masyarakat sekitar, terkait optimalisasi pelaksanaan Program Kebijakan SSA,

Sudah cukup optimal ya kalau dilihat sejauh ini, mungkin kekurangya adalah ketegasan petugas untuk pelanggar yang melawan arah, dan petugasnya kalo bisa ditambah dan yang terakhir, fasilitas penunjang keselamatan jalannya juga terus di lengkapi⁹³.

Setelah itu saudari Ermin Melanjutkan Argumentnya tentang sosialisasi yang di lakukan oleh Dinas Perhubungan sebelum di berlakukanya SSA di jalan Nusantara Raya

Mungkin ada ya tapi saya sendiri belum tau pasti dan tidak pernah ikut sosialisasinya, saya tau diberlakukannya SSA di jalan Nusantara raya itu sebelum penerapan saya taunya dari warga sekitar juga, dan itupun hanya omongan simpang siur saja bukan dari pemberitahuan resminya, bisa di bilang saya tau informasi SSA itu dari mulut ke mulut bukan dengan sosialisasi⁹⁴.

⁹³Wawancara dengan saudari Ermin T selaku masyarakat sekitar, Selasa, 31 Desember 2019.

⁹⁴Wawancara dengan saudari Ermin T selaku masyarakat sekitar, Selasa, 31 Desember 2019.

Selain masyarakat sekitar peneliti juga mewawancarai supir angkutan umum D.04 (Terminal – Kukusan Beji) bapak Darso terkait pelaksanaan kebijakan apakah telah optimal dilakukan dan terkait sosialisasi yang dilaksanakan DISHUB sebelum di berlakukanya SSA di Jalan Nusantara Raya.

Tidak optimal, Itu juga katanya baru merupakan uji coba seharusnya, hanya sebentar saja tetapi malah jadi kelamaan uji cobanya, kalau terkait sosialisasi kepada kita langsung supir angkot tidak ada, kita malahtidak tahu kalau ada sosialisasi. Dan kita hanya tahu program SSA ini dari banner saja yang dipasang disekitar jalan Nusantara Raya⁹⁵.

Selain itu peneliti juga mengambil sampel informan dari salah satu pengendara motor saudara Bayu dengan nomor kendaraan B 4563 *** yang merupakan pengguna jalan Nusantara Raya Kota Depok, berikut hasil wawancara peneliti terkait pelaksanaan SSA apakah Sudah optimal di lakukan Pemerintah jika dilihat dari pandangan pengguna jalan Nusantara Raya itu sendiri.

Kalau optimal seratus persen menurut saya belum, tetapi sampai saat ini sudah cukup, tidak terlalu buruk, dan juga masih banyak yang positifnya dari program SSA ini⁹⁶.

Selanjutnya saudara Bayu menyampaikan bahwa dirinya tidak pernah mendapatkan sosialisasi secara langsung, dan hanya mengetahui program kebijakan ini lewat spanduk yang dipasang disekitar jalan Nusantara Raya.

⁹⁵Wawancara dengan Bapak Darso selaku pengendara angkutan umum D.04, Rabu, 01 Januari 2020.

⁹⁶Wawancara dengan saudara Bayu selaku pengendara Motor, Rabu, 01 Januari 2020.

Saya hanya pengguna jalan yang lewat, dan bukan masyarakat sekitar jadi untuk kesaya sendiri tidak ada sosialisasi. saya taunya dari Spanduk informasi SSA yang dipasang di jalan Nusnatara Raya sebelum berlakunya SSA aja ini, dan waktu itu masih uji coba kalau tidak salah⁹⁷.

Selain pengendara motor peneliti juga mengambil informasi dari narasumber ibu Dewi yang berprofesi sebagai ojek online terkait pelaksanaan kebijakannya telah optimal di lakukan.

Kalo menurut saya sendiri untuk optimal belum karena untuk kendaraan sebanyak ini dengan luas jalan Nusnatara Raya yang sempit tidak sebanding, tetapi kalau untuk mengurangi kemacetan di jalan nusantara ini sudah bagus⁹⁸.

Selanjutnya ibu Dewi melanjutkan argumennya tentang sosialisasi yang diadakasebelum diberlakuakanya SSA di jalan Nusantara Raya.

Belum, sepengetahuan saya belum ada, apa mungkin saya yang kurang teliti atau gimana saya tidak tahu. Saya setiap jalan di sini tidak sadar ada tulisan spanduk sanduk mengenai informasi pemeberitahuan SSA saat sebelum diberlakukan⁹⁹.

Jika dilihat dari pelaksanaan kebijakan Sistem Satu Arah di jalan Nusantara Raya menurut masyarakat dan pengguna masih banyak kekurangan di dalamnya. Tetapi jika kita melihat dari sisi instansi kepemerintahn yang menjadi pelaksana SSA di Kota Depok Dinas Perhubungan dan Sat Lantas polda Metro Depok, kedua instansi ini telah memberikan yang terbaik, mulai dari sebelum diterapkanya, maupun saat diterapkan Program SSA ini dijalan Nusantara Raya, terutama Dinas Perhubungan Kota Depok yang telah melakukan banyak tahapan persiapan sebelum menerapkan SSA di jalan Nusantara Raya seperti sosialisasi,

⁹⁷Wawancara dengan saudara Bayu selaku pengendara Motor, Rabu , 01 januari 2020.

⁹⁸Wawancara dengan Ibu Dewi Pengendara Ojek Online, Selasa, 31 Desember 2019.

⁹⁹⁹⁹Wawancara dengan Ibu Dewi Pengendara Ojek Online, Selasa, 31 Desember 2019.

pemasangan banner, pembagian flayer, pemasangan spanduk, pemasangan perlengkapan jalan, uji coba, evaluasi semua tahapan tersebut juga bukan merupakan tahapan yang singkat, memerlukan waktu yang cukup lama untuk mempersiapkan semuanya. Tak terkecuali Sat Lantas Polres Metro Depok telah menurunkan aparatnya lebih banyak untuk membantu Lalu Lintas di sepanjang Jalan SSA di tempat Tempat Rawan penumpukan Kemacetan.

Dan juga terkait sosialisasi yang dilakukan Dinas Perhubungan Ternyata belum merata dirasakan oleh masyarakat sekitar, pengguna jalan, supir angkutan, dan pengguna jalan. sebab semua informan yang peneliti wawancarai, mengaku belum pernah mengikuti sosialisasi secara langsung oleh Dinas perhubungan. Kebanyakan dari mereka mengetahui informasi seputar SSA dari Spanduk yang ada di jalan nusantara dan sekitarnya. Memang masih sangat banyak terdapat pro dan kontra yang dihadapi oleh program kebijakan SSA ini. akan tetapi pandangan masyarakat dan pengguna jalan tidak semuanya juga yang buruk, masih ada yang memandang pemerintah telah melakukan yang terbaik untuk memberikan pelayanan yang nyaman untuk masyarakatnya. Memang setiap kebijakan memerlukan waktu untuk dapat diterima oleh semua masyarakat.

Jika dilihat dengan penelitian terdahulu, SSA di Depok tepatnya di jalan Nusantara Raya sudah mengadakan sosialisasi dengan berbagai cara, berbeda dengan penelitian terdahulu yang menyatakan kurangnya sosialisasi kepada warga sekitar terkait pelaksanaan Sistem Satu Arah.

4.2.2.1 Kesesuaian Pencapaian Target

Kesesuaian pencapaian target merupakan hal yang terpenting dalam sebuah kebijakan, kebijakan dapat dikatakan berhasil jika kebijakan tersebut dapat mencapai target, atau sesuai dengan tujuan awal di berlakukannya kebijakan tersebut, dalam hal tujuan diberlakukannya SSA di jalan Nusantara Raya adalah untuk mengatasi kemacetan yang terjadi di jalan Nusantara Raya dan sekitarnya. Dan Dinas Perhubungan mempunyai ukuran tersendiri terkait kondisi jalan yang dikategorikan lancar atau dapat dibilang tidak mengalami kemacetan, yaitu dapat di lihat dari parameter Level Of Service (LOS). Berikut Tingkatan Level Of Service

Tingkat pelayanan	Rasio V/C	Karakteristik
A	$<0,60$	Arus bebas, volume rendah dan kecepatan tinggi, pengemudi dapat memilih kecepatan yang di kehendaki
B	$0,60 < V/C < 0,70$	Arus stabil, kecepatan sedikit terbatas oleh lalu lintas, pengemudi masih dapat bebas dalam memilih kecepatannya
C	$0,70 < V/C < 0,80$	Arus stabil, kecepatan dapat di kontrol oleh lalu lintas
D	$0,80 < V/C < 0,90$	Arus mulai tidak stabil, kecepatan rendah dan berbeda – beda, volume mendekati kapasitas.
E	$0,90 < V/C < 1$	Arus tidak stabil, kecepatan rendah dan berbeda – beda, volume mendekati kapasitas.
F	> 1	Arus yang terhambat, kecepatan rendah volume diatas Kapasitas, sering terjadi kemacetan pada waktu yang lama

Jika Level Of Service berada pada Rasio $V/C < 0,60$, maka jalan tersebut dinyatakan lancar menurut Dinas Perhubungan, dan memiliki tingkat pelayanan yang prima dengan di berikana simbol A. Sedangkan pada jalan Nusantara Raya Level Of Servis Dan Ratio V/C pada tahun 2019 berdapa pada kisaran angka sebagai berikut

NO	RUAS JALAN	VOL (smp/jam)		V/C		LOS	
		A - B	B - A	A - B	B - A	A - B	B - A
7	JL. NUSANTARA	2566		0,885		E	

NO	NAMA RUAS	V/C	
		2018	2019
7	NUSANTARA	0.670	0.885

Jika dilihat dari dat di atas maka Level Of Service jalan Nusantara Raya berada pada tingkatan E dan Ratio V/c nya pun berada pada kisaran angka 0,885. Ini menunjukan bahwa kondisi jalan Nusnatara Raya belum memenuhi pencapaian target untuk dikategorikan sebagai jalan yang bebas dari kemacetan, dan selanjutnya terdapat data perbandingan ratio V/C jalan Nusantara Raya pada tahun 2018 dan 2019, pada data tersebut menunjukan adanya peningkatan angka yang berarti kinerja jalan di tahun 2019 mengalami penurunan dibandingkan pada tahun 2018. Selain data berupa angka, peneliti juga menyajikan data berupa hasil wawancara peneliti terhadap narasumber peneliti terkait indikator kesesuaian pencapaian target.

Dan berikut hasil wawancara peneliti kepada narasumber peneliti terkait Indikator Kesesuaian Pencapaian Target pada program kebijakan SSA.

Bapak Ari Mangala selaku Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, menuturkan argumennya terkait pencapaian target Program SSA di jalan Nusantara Raya

jika kita lihat kemacetan yang terjadi di jalan Nusantara Raya berkurang, kinerja meningkat, kecepatan meningkat, Travel Time nya jadi lebih baik, yang namanya yang awalnya cuma setengahnya, dan digunakan untuk dua arah, sekarang hanya satu arah, kedua jalan itu dijumlah tentu kapasitas makin lebar dan dapat menyelesaikan permasalahan di jalan Nusantara, apa lagi kalo saya lihat sebagai pelaksana kebijakan Dinas Perhubungan, jalan Nusantara itu jauh lebih nyaman ketimbang Jalan Dewi Sartika karena jalan Nusantara Raya itu ada jalan pendampingnya, masyarakat dapat menggunakan ruas ruas jalan yang ada di area perumahan Depok satu. Dan yang menjadi penyakit jalan nusantara yang saya lihat itu adalah parkir badan jalan, di toko buku, di SD anyelir, semuanya parkir di badan jalan, artinya memang kita bukan hanya pengaturan tapi ada penertipan parkir, memang kita sudah ada petugas di wilayah tersebut, akan tetapi mungkin memang belum efektif terkait dengan pelanggaran parkirnya. Sebenarnya terkait dengan penyelesaian jalan Nusantara ini harus dengan penyelesaian ruas jalan secara keseluruhan ketika Nusantara ini dijadikan satu arah lalu di simpang sengon itu menjadi *Bottel Neck*, ya tentu ada sedikit perlambatan pada saat volume kendaraan nya meningkat sabtu minggu, tetapi kan enak nya jalan nusantara ini pengendara bisa belok melewati jalan melati, artinya ada rute alternatif untuk wilayah nusantara ini, bila mana orang tidak mengarah menuju jalan dewi sartika¹⁰⁰.

¹⁰⁰Wawancara dengan Bapak Ari Manggala Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan, Senin 09 Desember 2019

Dan bapak Ari melanjutkan Argumennya tentang perbaikan apa yang harus dilakukan untuk mengoptimalkan Tujuan dari di berlakukannya SSA ini yaitu mengatasi kemacetan.

Kalau menurut saya harus adanya peningkatan fasilitas keselamatan jalan di lingkungan sekitar yang artinya. Untuk bisa mengontrol opini masyarakat yang negatif kita beri pelayanan kepada masyarakat, artinya kalo pemikiran saya seperti itu, jadi sifatnya adalah tidak berhentinya kami memberikan pelayanan kepada masyarakat, memperhatikan kebutuhan kebutuhan masyarakat sekitar baik kendaraan yang melintas maupun warga warga sekitar yang ada di wilayah Depok Jaya maupun di RW RW sekitar¹⁰¹.

Setelah itu Narasumber kedua peneliti merupakan Bapak Ibtu Nanang Wahyu selaku Kanit Kamsel Polres Metro Depok. Berikut hasil wawancara peneliti kepada bapak Ibtu Nanang Wahyu terkait, pencapaian tujuan program SSA dan saran untuk SSA Nusantara untuk kedepannya.

kalo menurut kami SSA ini sudah mengurangikemacetan, tetapi kalau untuk menghilangkan kemacetan belum. Karena di jalan margonda raya ini dia satu satunya jalan, tidak ada jalan pendukung, jadi semua kendaraan masuk ke jalan margonda, dan jalan margonda terhubung langsung dengan jalan jalan lainnya seperti Arif Rahaman Hakim, Jalan Nusantara dan Jalan dewi sartika, hal ini lah yang menyebabkan ke tiga jalan tersebut juga terimbas di lewati oleh banyaknya kendaraan. Sehingga masih adanya penumpukan di jalan ini walaupun hanya di waktu waktu tertentu saja¹⁰².

Selanjutnya bapak Ibtu Nanang Wahyu juga mengutarakan saranya terhadap Program SSA

¹⁰¹Wawancara dengan Bapak Ari Manggala Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan, Senin 09 Desember 2019

¹⁰²Wawancara dengan Bapak Ibtu Nanang Wahyu kanit Kamsel Polres Metro Depok, Sabtu 21 Desember 2019.

Sebenarnya SSA yang sudah berjalan di Kota Depok sudah cukup bagus akan tetapi memang belum bisa mengatasi kemacetan sepenuhnya. Ya salah satunya cara kalau ingin menghilangkan kemacetan itu harus adanya pelebaran jalan yang di lakukan di jalan nusantara raya, karena kapasitas jalan yang ada di Depok itu sangat kecil tidak sebanding dengan volume kendaran yang melewati jalan tersebut. Akan tetapi sepertinya untuk pelebaran jalan tidak mungkin dilakukan karena disepanjang jalan Nusantara Raya itu daerah pertokoan dan sekolah akan susah jika untuk digusur, biaya pembebasan lahanya pun yang harus dikeluarkan sangat besar¹⁰³.

Selain ke dua narasumber perwakilan dari instansi pemerintah yang menjalankan program ini, peneliti juga mewawancarai 4informan lain yang ikut merasakan dampak setelah diberlakukanya SSA, pengendara Angkutan Umum D.04 bapak Darso yang ikut terkena dampak setelah di berlakukanya SSA berikut, hasil wawancara peneliti dengan bapak Darso terkait pencapain dari tujuan program SSA yaitu mengatasi masalah kemacetan di jalan nusantara Raya.

Menurut saya kemacetanya bertambah dan tidak mengurangi macet, contohnya sedang jam sibuk atau dihari libur. Jadi menurut saya ya malah nambah kemacetan dan ngurangin sewa penumpang juga buat supir supir angkot angkot kaya saya¹⁰⁴.

Dan menurut bapak Darso terkait perbaikan SSA itu dengan cara meniadakan program tersebut, dan mengendalikan Jalan Nusantara Raya menjadi Jalan dua arah

Seharusnya akan lebih baik yang biasa saja, tidak usah pakai satu arah. Di karenakan banyak perurangan penumpang yang terjadi setelah SSA, kemacetan juga tidak berkurang malah

¹⁰³Wawancara dengan Bapak Ibu Nanang Wahyu kanit Kancel Polres Metro Depok, Sabtu 21 Desember 2019.

¹⁰⁴Wawancara dengan Bapak Darso selaku pengendara angkutan umum D.04, Rabu , 01 januari 2020.

semakin macet. Jadi sarannya dikembaliin kaya biasa jadi dua arah¹⁰⁵.

Selanjutnya peneliti mewawancarai pejalan kaki saudari Ela yang juga merasakan Program SSA secara langsung.berikut hasil wawancara peneliti dengan saudari Ela terkait pencapai target program SSA yaitu mengatasi permasalahan kemacetan.

Kalo menurut saya sudah mengurangi kemacetan. Akan tetapi bukan menghilangkan kemacetan. Ya sekitar sudah 70 % sudah tercapai karena di jam jam tertentu dan di hari hari tertentu masih mengalami kemacetan. Malah kemacetan yang terjadi pada *week and* atau hari libur itu makin parah dan sampai jalan jalan yang tidak pernah macet malah ikut berimbas jadi macet¹⁰⁶.

Selanjutnya saudari Ela juga menyampaikan sarannya terhadap SSA agar lebih dapat mencapai tujuannya yaitu mengatasi kemacetan dengan optimal.

Mungkin harus adanya pelebaran jalan , karena lebar jalan Nusantara itu termasuk kecil tetapi jalan Nusantara itu termasuk jalan yang dilewati banyak kendaraan, kan jalan Nusantara itu jalan penghubung yang dari arah Jakarta mau ke arah Parung, Sawangan ,Limo atau Pitara. Sama penambahan fasilitas jalan seperti trotoar di perbaiki, dan lampu penyebrangan jalan juga, serta fasilitas jalan yang lain lainnya¹⁰⁷.

Narasumber peneliti yang kelima yaitu salah satu pengendara sepeda motor bernama Bayu, sebagai pengguna jalan yang rutin melewati jalan Nusantara ini tentunya saudara Bayu mengerti betul dengan keadaan SSA di jalan Nusantara Raya. Berikut hail wawancara saya dengan saudara Bayu

¹⁰⁵Wawancara dengan Bapak Darso selaku pengendara angkutan umum D.04, Rabu , 01 januari 2020.

¹⁰⁶Wawancara dengan saudari Ela selaku pejalan kaki, Rabu , 01 januari 2020.

¹⁰⁷Wawancara dengan saudari Ela selaku pejalan kaki, Rabu , 01 januari 2020.

terkait pencapaian tujuan serta saran untuk program SSA di jalan Nusantara Raya

Belum sepenuhnya karena SSA menurut saya hanya mengurangi dan memindahkan kemacetan ke jalan lain, tidak menghilangkan kemacetan di jalan nusantara raya itu¹⁰⁸.

Selanjutnya saudara Bayu meneruskan pembicaraan yang berkaitan dengan saran yang ia berikan untuk terlaksanakan program SSA dengan baik.

Jalan satu satunya menurut pendapat saya hanya pelebaran jalan Nusantara Raya, percuma jika mengandalkan program SSA saja yang tidak akan menghilangkan kemacetan yang ada di jalan Nusantara Raya. Dan juga adanya penambahan petugas yang bertugas¹⁰⁹

Informan terakhir merupakan salah satu pedagang empek empek yang berdagang di pasar Depok Jaya , berikut hasil wawancara saya bersama ibu Agustin terkait pencapaian tujuan Program SSA untuk mengatasi masalah kemacetan di jalan Nusantara Raya.

Sebenarnya menurut ibu dari dulu jalan nusantara raya tidak begitu macet, kemacetan terjadi biasanya hanya di dekat lampu merah saja dan itupun juga tidak setiap waktu. Dan sekarang kondisi jalan Nusantara Rayamemang lebih lancar, kendaraan yang melintas di jalan Nusnatara Raya jadi cepat. Tetapi untuk kemacetan masih ada jika di hari sabtu dan minggu, terkadang kemacetan yang terjadi lebih panjang, biasanya jika terjadi kemacetan hanya di dekat lampu merah sandar saja, yang mau kearah sawangan, dan sekarang semenjak SSA kalo sabtu minggu itu macetnya bisa dari pasar depok jaya sampe ke lampu merah dan tidak jalan sama sekali¹¹⁰.

¹⁰⁸Wawancara dengan saudara Bayu selaku pengendara Motor, Rabu , 01 januari 2020.

¹⁰⁹Wawancara dengan saudara Bayu selaku pengendara Motor, Rabu , 01 januari 2020.

¹¹⁰Wawancara dengan ibu agustin selaku pedagang empek empek pasar depok jaya, Rabu , 01 januari 2020.

Dan selanjutnya Ibu Agustin melanjutkan pembicaraan dengan memberikan saran terhadap kebijakan SSA, agar dapat mengatasi permasalahan kemacetan di jalan Nusantara Raya

Kalo menurut ibu kan sebelum di tetapkansudah di uji coba pakai SSA dan masih ada macet juga mungkin yang harus dilakukan pemerintah untuk mengatasikemacetan itu dengan adanya pelebaran jalan. Dan mungkin untuk petugasnya di perbanyak lagi untukmengatur lalu lintas di jalan Nusantara raya agar tidak ada lagi penumpukan kendaraan di lampu merah sandra¹¹¹.

Dalam indikator yang terkahir ini yaitu seberapa jauh tingkat pencapaian target suatu Program Kebijakan, apabila kebijakan yang berjalan sesuai dengan target atau tujuannya maka menurut teori Paul D Epstein mengatakan bahwa kebijakan tersebut dapat dikategorikan telah efektif. Jika di lihat dari hasil wawancara peneliti dengan informan yang terkait, hampir seluruh informan sepakat menyatakan bahwa program SSA di Kota Depok tepatnya di Jalan Nusantara Raya belum dapat mengatasi permasalahan yang ada sepenuhnya dikarenakan, kemacetan yang seharusnya dapat diatasi dengan program SSA, tetapi malah dalam pelaksanaannya SSA menimbulkan kemacetan yang lebih besar pada jam sibuk dan di hari *week and* atau sabtu minggu, hal itu juga buktikan dengan data evaluasi yang dilakukan Dinas Perhubungan terkait kinerja jalan dikota Depok, yang peneliti sajikan di bagian awal, dan data tersebut juga menunjukan level of service jalan nusantara berada pada tingkatan E dan memiliki

¹¹¹Wawancara dengan ibu agustin selaku pedagang empek empek pasar depok jaya, Rabu , 01 januari 2020.

Ratio V/C yang tinggi, dengan demikian dapat dinyatakan keadaan jalan Nusantara Raya belum bisa di kategorikan lancar, dan juga terdapat data perbandingan Ratio V/C saat jam sibuk mengalami peningkatan pada tahun 2019 jika di bandingkan dengan tahun sebelumnya yakni tahun 2018.

Sama dengan data yang disajikan Dinas Perhubungan, wawancara peneliti dengan informan informan dalam penelitian ini juga berargumen bahwa SSA di jalan Nusantara Raya memang dapat mengurangi kemacetan di jalan Nusantara Raya saat hari senin hingga jumat tetapi bukan pada Jam sibuk. untuk *week end* atau hari libur nasional lainnya, jalan Nusantara Raya Mengalami penumpukan kendaraan yang lebih panjang, terlebih lagi sejak diadakanya SSA dampak kemacetan bukan hanya terjadi di jalan Nusantara Raya saja tetapi juga terjadi di jalan pendukung Nusantara seperti jalan Melati Raya, dan jalan Mangga Raya. Setelah itu saran yang diajukan informan pun beragam untuk keberlangsungan SSA agar dapat memberikan hasil yang optimal dengan cara pelebaran jalan, penambahan fasilitas keselamatan jalan, penambahan aparat yang bertugas, hingga saran untuk di tiadakan program SSA ini, dan di kembalikan seperti semula menjadi dua arah.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang penulis lakukan tentang Efektifitas Sistem Satu Arah Pengaturan Jalan Di Kota Depok Periode 2017-2019 (Studi Jalan Nusantara Raya) penulis dapat menyimpulkan bahwa terdapat 2 Variabel yang terkait dalam proses efektivitas suatu program kebijakan antara lain, kualitas yang terdapat 3 indikator didalamnya yaitu, standar kualitas pelayanan, pemenuhan kebutuhan masyarakat dan respon serta kepuasan masyarakat, dan kuantitas, dan pada variabel kualitas terdapat 2 indikator yaitu, pelaksanaan kebijakan, serta kesesuaian pencapaian target.

Beberapa Indikator tersebut belum sepenuhnya dijalankan dengan baik. anatar lain indikaor pemenuhan kebutuhan, indikator respon serta kepuasan masyarakat, dan indikator kesesuaian pencapaian target. hal itu dikarenakan SSA belum bisa memenuhi kebutuhan masyarakat serata dari data yang di dapat SSA juga belum memenuhi target untuk dapat mengatasi permasalahan kemacetan. Maka dapat disimpulkan bahwa Program Kebijakan Sistem Satu arah di jalan Nusantara Raya belum dapat dikatakan Efektif, dikarenakan dalam pelaksanaan Sistem Satu Arah di jalan Nusantara Raya masih belum bisa menjalankan ke lima indikator dengan baik.

5.2 Saran

Adapun saran yang dapat peneliti berikan, baik saran teoritis ataupun saran praktis, terkait pelaksanaan program kebijakan Sistem Satu Arah ialah sebagai berikut:

5.2.1 Saran Teoritis

- 1) Diharapkan pada penelitian selanjutnya, agar dapat melakukan penelitian di tiga ruas jalan yang diberlakukan SSA di Kota Depok, sehingga akan memperkaya data yang di dapatkan.
- 2) Diharapkan hasil penelitian ini dapat menjadi acuan pemerintah, sebagai pelaksana kebijakan untuk menerima masukan terhadap program Sistem Satu Arah di jalan Nusantara Raya kota Depok.

5.2.1 Saran Praktis

- 1) Diharapkan adanya ketegasan dan penertiban dari pelaksana kebijakan dalam hal ini Dinas Perhubungan dan Sat Lantas Polres Metro Depok terhadap pengendara ataupun masyarakat yang melanggar peraturan.
- 2) Diharapkan adanya pelebaran jalan di sepanjang jalan Nusantara Raya.
- 3) Diharapkan adanya penambahan Fasilitas keselamatan Jalan di jalan Nusnatara Raya oleh Pemerintah Kota Depok untuk menunjang kegiatan pelaksanaan program kebijakan Sistem Satu Arah di jalan Nusantara Raya Kota Depok .

DAFTAR PUSTAKA

Buku:

- Arifin Tahir, 2011 *Kebijakan Publik dan Transparansi Penyelenggaraan Pemerintah Daerah*, Alfabeta, Bandung.
- Arthur G. Gedeian dkk. 1991. *Organization theory and Design*. Universitas Terbuka, Jakarta.
- Donnelly, Gibson dan Ivancevich. 1996 *Organisasi : Perilaku Struktur Proses Jilid I*. Binarupa aksara, Jakarta.
- Dun, William N. (2003) *Analisis Kebijakan Publi*: Gajah Mada university Press, Yogyakarta.
- Effendy, Khasan, 2010, *Memadukan Metode Kuantitatif dan Kualitatif*, CV. Indra Prahasta, Bandung
- H. Budiman Rusli, 2013 *Kebijakan Publik Membangun Pelayanan Publik Yang Responsif*, Hakim Publishing, Bandung.
- Handayani, Soewarno, 1996 *Pengantar Studi Ilmu Administrasi dan Manajemen*, Gunung Agung, Jakarta.
- Harbani Pasolong, 2012 *Teori Administrasi Publik*. Alfabeta, Yogyakarta.
- Hidayat, 1986 *Teori Efektivitas Dalam Kinerja Karyawan*, Gajah Mada University Press, Yogyakarta.
- John Rawls, 1971, *A theory of Justice*, Harvard University Press, London.
- Mahmudi. 2005. *Transformasi pelayanan public*, UPP AMP. YKPN, Yogyakarta.
- Nazir, Moh, 2011. *Metode Penelitian*, Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Ndraha Taliziduhu, 1985, *Desain Riset dan Teknik Penyusunan Karya Ilmiah*, Bina Aksara, Jakarta.
- Oglesby, C.H dan Hiks, R.G., 1993, *Teknik Jalan Raya*, Jilid I, Edisi Keempat, Erlangga, Jakarta.
- Riant nugroho, 2014 *Public Policy : Teori, Manajemen, Dinamika, Analisis, Konvergensi, dan Kimia Kebijakan*, Elex Media komputindo, Jakarta.

Sugiyono, 2007, *Metode Penelitian Administrasi*, CV Alfabeta, Bandung.

Sugiyono, 2009, *Memahami Penelitian Kualitatif*, CV Alfabeta, Bandung.

Jurnal:

Destriyo fauzi “Efektivitas Ruang Henti Khusus (RHK) Dalam Tertib Lalu Lintas Pada Jl. Mayor Madmuin Hasibuan Simpang BCP Kota Bekasi”, Skripsi Jakarta : Fakultas Ilmu sosial dan Ilmu Politik, Universitas Nasional, maret 2019

Faroch Indriyani “Implementasi Kebijakan Sistem Satu Arah di Kota Depok(Studi di Jalan Dewi Sartika)”, Skripsi Jakarta : Fakultas Ilmu sosial dan Ilmu Politik , Universitas Nasional, maret 2019

Yuliani ”Penerapan Jalan Satu Arah(*one way street*) di Kota Surakarta”Skripsi. Fakultas keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Sebelas Maret, 2011.

Peraturan Perundang-undangan:

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM 14 Tahun 2006 Lalu Lintas.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen Rekayasa, analisis dampak, serta Kebutuhan Lalulintas

Surat Keputusan Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat Nomor:1884/1646/ Transportasi Darat Tahun 2018 tentang Pengaturan Lalu Lintas Dengan Sistem Satu Arah (SSA) Pada Ruas Jalan Provinsi Jalan Dewi Sartika Kota Depok.

Undang undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 Teantang Jalan

Website:

[https:// id.m.wikipedia.org](https://id.m.wikipedia.org)

[http:// www.Depok.go.id](http://www.Depok.go.id)

<http://atsiwwista.blogspot.com>

<http://eprints.uny.ac.id>

<http://www.unila.ac.id>

Lampiran 1

Pedoman Wawancara

No	VARIABEL	INDIKATOR	PERTANYAAN
1	Kualitas	Standar Kualitas Pelayanan	<ol style="list-style-type: none"> 1. apa dasar kebijakan yang mendasari pelaksanaa SSA di jalan Nusantara Raya? 2. apa saja usaha yang dilakukan Dishub untuk terjalanya program ini?apakah sudah terdapat fasilitas jalan yang memadai untuk menujung program SSA?
		Pemenuhan Kebutuhan Masyarakat	<ol style="list-style-type: none"> 1. apakah dengan berlakunya program SSA membawa dampak positif ataukah negatif jika di lihat dari kebutuhan masyarakat?
		Respon serta Kepuasan Masyarakat	<ol style="list-style-type: none"> 1. adakah respon secara langsung yang di ajukan masyarakat terhadapat Program SSA tersebut? 2. apa ada tindak lanjut yang di lakukan pelaksana program kebijakan dalam menjawab respon/ keluhan masyarakat? 3. Menurut anda sebagai pelaksana Program kebijakan SSA, bagaimana Kepuasan Masyarakat Terkait dengan program SSA yang di berlakukan di Jalan Nusantara Raya?
2	Kuantitas	Pelaksaan Kebijakan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Menurut anda apakah pelaksana program kebijakan SSA telat optimal melakukan pelaksanaan program SSA dan adakah Anggaran Khusus yang disiapkan terkait pelaksanaan program SSA ini? 2 apakah sebelum di berlakunya SSA ini, ada sosialisas terlebih dahulu kepada masyarakat sekitar/ pengguna jalan?
		Kesesuaian Pencapaian Target	<ol style="list-style-type: none"> 1. apakah Program SSA sudah dapat menyelesaikan permasalahan kemacetan yang terjadi di jalan Nusantara? 2. Apakah ada masukan atau yang harus diperbaiki dalam penerapan Program SSA ini agara dapat mengatasi permasalahan kemacetan di jalan nusantara raya secara menyeluruh dan setiap waktu?

Lampiran 2

WAWANCARA DINAS PERHUBUNGAN KOTA DEPOK

Nama : Ari Manggala
Jabatan : Kepala Seksi Manajemen dan Rekaya Lalu Lintas
Instansi : Dinas Perhubungan Kota Depok
Hari Tanggal : Senin, 9 Desember 2019

1. apa dasar kebijakan yang mendasari pelaksanaa SSA di jalan Nusantara Raya?

Jawaban : ya saya samapaikan terlebih dahulu bahwa satu jalan Nusantara Raya Adalah Jalan Nasional, sejak tahun 2015 sesuai dengan SK Menti PUPR, makanya sifatnya kita berlakukan SSA tahun 2017 tersebut dengan SK Uji Coba kepala Dinas Perhubungan lalu ditetapkan oleh SK Kepala Badan Pengelola Transportasi jabodetabek sebagai perwakilan Kementerian Perhubungan. Dikarenakan Status Jalan Nusantara Raya sebagai Jalan Nasional ujicoba diperbolehkan karna kita ada perda penyelenggaraan, dinas perhubungan di perkenankan untuk melakukan MRL(Manajemen Rekayasa Lalulintas) di ruas ruas jalan tertentu yang sifatnya ujicoba. Dan penetapnya di tetapkan oleh pengangung jawab di jalan nasional Kepala BPTJ.”

2. apa saja usaha yang dilakukan Dishub untuk terjalanya program ini?apakah sudah terdapat fasilitas jalan yang memadai untuk menujung program SSA?

Jawaban : persiapan kami sebelum menyelenggarakan SSA terbilang cukup panjang, karna kami melakukan uji coba dan memikirkan dengan matang sebelum memberlakukan kegiatan ini,yang utamanya kami menyiapkan Sumber daya Manusianya dengan mengerahkan Personil kareknan kita butuh untuk pengalihan arus itu komunikasi dan korelasi dengan pihak kepolisian satlantas polres kota depok. Lalu selain petugas itu yang utamanya itu terkait dengan perlengkapan jalan informasi berupa perlambu lambuan, perlengkapan keselamatan jalan, zebra Cross, dan Pita Kejut untuk memperlambat kecepatan karna begitu kapasitasnya di lebarkan menjadi satu arah yang tadinya dua arah kecepatan kendaraan itu menjadi meningkat.

3. apakah dengan berlakunya program SSA membawa dampak positif atukah negatif jika di lihat dari pemenuhan kebutuhan masyarakat?

Jawaban : Memang ada dua yang terkena dampak dari berlakunya SSA ini, yang pertam warga yang melintas pengguna kendaraan bermotor, dan yang kedua adalah warga sekitar. Kalo warga sekitar tentu terdampak, tapi kalo masyarakat yang melintas amat sangat puas , warga masyarakat di sawangan,

di pancoran mas di mampang.mungkin banyak info infonya bisa di lihat di sosmed sosial media ya. Karena adanya peningkatan kinerja, kecepatan lalu lintas, waktu tempuh sebelum dan sesudah kita ukur terus”.“Nah kalo bicara dampak buruknya untuk warga sekitar, jadi masyarakat ketika akan menuju arah yang berlawanan, itu menggunakan ruas ruas jalan yang ada di wilayah kota depok 1, masyarakat merasa terganggu, katanaya terjadi LAKALANTAS, anak saya jadi susah nyebrang, dan banyak terjadinya lawan arah padahal di jalan nusantara terdapat jalan pendamping, masyarakat hanya untuk berputar sedikit saja melewati jalan pendamping tidak mau, dan kembali lagi terkait dengan pelanggaran itu adalah tugasnya SAT LANTAS KEPOLISIAN, kalo kita sifatnya perbantuan,dan tidak bisa di sebutkan kalo SSA ini menimbulkan lawan arah, gaseperti itu. ketika telah kita tetapkan di situ. dan kalau menurut kami SSA ini sudah sangat memenuhi kebutuhan masyarakat terkait penyediaan jalan mba

4. adakah respon positif maupun respon negatif secara langsung yang diajukan masyarakat terhadap Program SSA tersebut?

Jawaban : respon langsung dari masyarakat ada, kalo respon positifnya ga usah di sebutkan, kalo negatifnya kan terkait dengan depok 1, sebenarnya bisa mba gali sendiri ke masyarakat sekiranya tetapi harus di tekankan lagi kalau jalan jalan itu adalah jalan nasional yang di gunakan untuk kendaraan bukan sebuah perumahan, tetapi banyak juga masyarakat yang menyampaikan keluhanya secara langsung dengan unjuk rasa baru baru ini , ada perwakilan dari warga yang mengajukan usul terkait fasilitas penunjang jalan untuk keselamatan pengguna jalan terutama untuk masyarakat yang menyebrang jalan.

5. apakah ada tindak lanjut yang di lakukan dishub dalam menjawab respon/ keluhan masyarakat?

Jawaban: Untuk tindak lanjutnya pasti ada, ini salah satu contohnya belum lama saya berkomunikasi dengan masyarakat terkait usulan dari masyarakat terkait fasilitas keselamatan jalan di ruas ruas jalan nusantara raya , usulan itu langsung dari ketua LPM kelurahan Depok Jaya, usulan itu berupa fasilitas zebra cross dan lampu penyebrang jalan di depan pasar Depok jaya dan usulan tersebut kami terima dan sedang kami proses, untuk terrealisasikannya.

6. Menurut anda sebagai pelaksana Program SSA, bagaimana Kepuasan Masyarakat Terkait dengan program SSA yang di berlakukan di Jalan Nusantara Raya?

Jawaban : Untuk kepuasan masyarakat sebenarnya beragam ya namanya juga kebijakan pemerintah pasti belum tentu semua Lapisan Masyarakat mau menerima dengan baik, tapi ya kalau di lihat dari segi pengguna jalan yang melintas di Jalan SSA ya merasa puas karna jalannya laju kendaraan nya jadi

meningkat saat melewati jalan Nusnatara Raya. Ya tapi ga bisa kita pungkiri juga masih aja ada masyarakat yang belum puas, yang terpenting kita sebagai pelayana masyarakat selalu memberikan pelayanan yang terbaik untuk memenuhi kebutuhan masyarakat, sudah itu saja mba.

7. Menurut bapak apakah Dinas Perhubungan telat optimal melakukan pelaksanaan SSA dan ada Anggaran Khusus yang disiapkan terkait pelaksanaan program SSA ini?

Jawaban : jelas sudah sebenarnya untuk SSA ini tahapanya panjang, jadi lebih penuh jadwalnya sebelum di berlakukanya kebijakan in, jadwal sosialisasi, pemasangan banner, pembagian flayer, pemasangan spanduk, pemasangan perlengkapan jalan, uji coba, evaluasi, rentetan pengambilan kebijakan itu jauh lebih bertahab untuk program SSA ini. dan juga bukan dengan waktu yang cepat loh kita mempersiapkan semuanya agar SSA bisa berjalan dengan Optimal. kalo untuk program SSA itu berbeda dengan program yang sifatnya fisik, SSA ini lebih kepada kita menggunakan anggaran anggaran permabuan yang sifatnya rutinitas, jadi lebih *low coss* lah, karna sifatnya hanyamengatur pola sirkulasi kendaraan dengan rambu portebel, bahkan awal uji coba kita hanya menggunakan rambu portebel, pagar portebel, barirer portebel, hampir saat ui coba itu kita gunakan perlengkapan jalan yang sifatnya bisa di pindahkan atau portebel. Bisa di bilang untuk Program SSA ini tidak ada anggaran Khususnya.

8. apakah sebelum di berlakukanya SSA ini, ada sosialisas terlebih dahulu kepada masyarakat sekitar/ pengguna jalan?

Jawaban : Seperti yang sudah saya sampaikan tadi bahwa rangkaian rangkaian sebelum di berlakukanya SSA itu Sangat panjang, tak terkecuali juga dengan Sosialisasi Sosialisai yang di lakukan Dishub dengan berbagai cara Dan kalau untuk sosialisasi ke warganya di lakukan secara tatap muka langsung dengan warganya di kelurahan depok jaya, di kantor RW, pembagian Pamflet kepada pedagang pedagang, dan kalau masyarakatnya si sudah mulai menerima dengan di berlakukanya SSA di jalan nusantara , dengan pemasangan fasilitas keselamatan, di ruas jalan nusantara

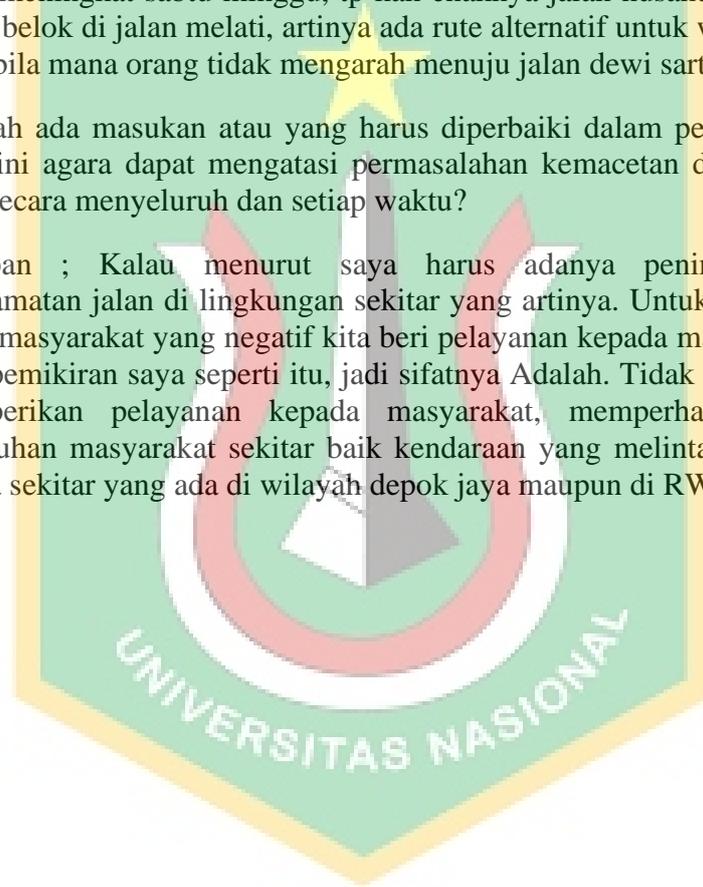
9. apakah Program SSA sudah dapat menyelesaikan permasalahan kemacetan yang terjadi di jalan Nusantara?

Jawaban : jika kita lihat kemacetan yang terjadi di jalan nusantara berkurang, kinerja meningkat, kecepatan meningkat, Travel Time nya jadi lebih baik, yang namanya tadinya Cuma setengahnya di gunakan untuk dua arah, sekarang hanya satu arah semuanya itu di jumlah tentu kapasitas makin lebar itu dapat menyelesaikan permasalahan di jalan nusantara, apa lagi kalo saya lihat sebagai pengambil kebijakan Dinas Perhubungan, jalan nusantara itu jauh lebih nyaman ketimbang Jalan Dewi Sartika karena jalan

Nusantara itu ada jalan pendampingnya yaitu masyarakat dapat menggunakan ruas ruas jalan yang ada di area depok satu. Dan yang menjadi penyakit jalan nusantara yang saya lihat itu adalah parkir badan jalan, di toko buku, di sd anyelir, semuanya parkir di badan jalan, artinya memang kita bukan hanya pengaturan tapi ada penertipan parkir, memang kita sudah ada petugas di wilayah sana, ya mungkin memang belum efektif terkait dengan pelanggaran parkirnya. Sebenarnya terkait dengan penyelesaian jalan nusantara ini harus dengan penyelesaian ruas jalan secara keseluruhan ketika nusantara ini di satu arahkan lalu di simpang sengon itu menjadi Bottel Neck, ya tentu ada sedikit perlambatan pada saat volume kendaraannya meningkat sabtu minggu, tp kan enakny jalan nusantara ini kan orang bisa belok di jalan melati, artinya ada rute alternatif untuk wilayah nusantara ini, bila mana orang tidak mengarah menuju jalan dewi sartika.

10. Apakah ada masukan atau yang harus diperbaiki dalam penerapan Program SSA ini agara dapat mengatasi permasalahan kemacetan di jalan nusantara raya secara menyeluruh dan setiap waktu?

Jawaban ; Kalau menurut saya harus adanya peningkatan fasilitas keselamatan jalan di lingkungan sekitar yang artinya. Untuk bisa mengontrol opini masyarakat yang negatif kita beri pelayanan kepada masyarakat, intinya kalo pemikiran saya seperti itu, jadi sifatnya Adalah. Tidak berhentinya kami memberikan pelayanan kepada masyarakat, memperhatikan kebutuhan kebutuhan masyarakat sekitar baik kendaraan yang melintas maupun warga warga sekitar yang ada di wilayah depok jaya maupun di RW RW sekitar.



Lampiran 3

WAWANCARA SAT LANTAS POLRES METRO KOTA DEPOK

Nama informan : Ibu Nanang Wahyu
Jabatan : Kanit Kancel Polres Metro Depok
Instansi : Sat Lantas Polres Metro Depok
Hari Tanggal : Senin, 9 Desember 2019

1. apa dasar kebijakan yang mendasari pelaksanaa SSA di jalan Nusantara Raya?

Jawaban : untuk dasar kebijakan di berlakukanya SSA sebnernya Polres Metro Kota depok tidak ambil alih dalam menentukannya, karena kita hanya sebagai Stakeholedr yang membantu DISHUB dalam menjalankan Program SSA. Jadi untuk Kebijakan Sepenuhnya di pegang oleh Dinas Perhubungan dan Kementerian Perhubungan itu sendiri¹¹². Yang kami tahu mengapa SSA ini diLaksanakan di Jalan nusantara raya Depok karena volume kendaraan yg melintas sudah sangat banyak tidak berimbang dengan infrastuktur yang ada. Itu lah yang menyebabkan antrian kemacetan. Namun demikian kita telah berupaya untuk mengurai kemacetan dengan memberlakukan SSA di Jalan Nusantara Raya.”

2. apa saja usaha yang dilakukan Sat Lantas polres Metro untuk terjalanya program ini?apakah sudah terdapat fasilitas jalan yang memadai untuk menujang program SSA?

Jawaban : ya kalau dari polres sendiri khususnya bagian Sat Lantas hanya membatu dari segi sumber daya manusianya saja, kita mengerhkan personil personil kita untuk membantu DISHUB dalam menerapkan SSA. Seperti biasa Personil kita bertugas untuk mengatur lalu lintas jalan, khususnya beberapa titik di jalan Nusantara Raya kota Depok”. Kalo untuk fasilitas jalanya pemerintah sedang bertahab melakukan penyediaan fasilitas keselamatan jalan untuk kenyamanan masyarakat saat melewati jalan Ini.

3. apakah dengan berlakunya program SSA membawa dampak positif ataukah negatif jika di lihat dari pemenuhan kebutuhan masyarakat?

Jawaban : Ya kalo dampak positifnya pasti ada, mengurangi kemacetan yang ada itu sudah pasti ya mba, tapi kalo dampak negatifnya kalo yang kita denger denger si katanya pedagang pedagang banyak yang rugi, karena saat

¹¹²Wawancara dengan Bapak Ibu Nanang Wahyu kanit Kancel Polres Metro Depok, Sabtu 21 Desember 2019.

jalan nusantara Raya di berlakukan satu arah dar yang tadinya dua arah, otomatis kendaraan yang melaju kencang kencang dan jadi ga ada yg mampir untuk membeli. Tapi kembali lagi jika kita lihat dari tujuan awal kita untuk mengurangi kemacetan di kota depok tepatnya di jalan nusantara raya berarti sudah sesuai dan juga sudah memenuhi kebutuhan masyarakat terkait penyediaan jalan. sehingga masyarakat saat melewati jalan tersebut merasa aman dan dapat mempercepat waktu perjalanannya, dikarenakan tidak adanya penumpukan kendaraan di Jalan tersebut.

4. adakah respon positif maupun respon negatif secara langsung yang di ajukan masyarakat terhadap Program SSA tersebut?

Jawaban : Kalau sampai se jauh ini si yang masuk ke kita Cuma yang dekat putaran ujung fly over yang mau ke stasiun Depok baru,ada salah satu toko yang merasa di rugikan, toko itu posisinya di depan putaran flyover yang samping gang ridwan rais yang mau ke stasiun itu, nah itu kan sekarang jadi putaran untuk ke arah stasiun. Karena lebar jalannya yang kurang memadai untuk putaran sehingga mobil yang lewat situ harus ada 2 sampai 3 kali ancap ancap baru bisa muter di sana, dan ada satu waktu ada mobil yang nyengol bangunan itu sedikit, jadi rada rusak dan dia minta ganti rugi ke kita.

5. apakah ada tindak lanjut yang di lakukan Sat Lantas Polres Metro Depok dalam menjawab respon/ keluhan masyarakat?

Jawaban : Untuk tindak lanjutnya ya itu laporan yang dari masyarakat kita terima terkait kerusakan pada bangunan toko itu, dan sekarang sedang kita coba proses dan memberikan yang terbaik biar pemilik toko tidak di rasa di rugikan.

6. Menurut Satlantas Sendiri bagaimana Kepuasan Masyarakat Terkait dengan SSA yang di berlakukan di Jalan Nusantara Raya?

Jawaban : Kepuasan masyarakatnya udh bagus bagus ko ya tapi kan ga semua masyarakat merasa diuntungkan dan merasa puas dengan kebijakan ini, namanya kebijakan pemerintah mah selalu ada pro dan kontranya . ya jadi harus dimaklumin aja emang sudah seperti itu dari dulu. Ya kan ga mungkin juga kita maksa semua orang buat puas dengan kebijakan yang pemerintah buat.

7. Menurut bapak apakah Sat lantas Polres Metro Depok telat optimal melakukan pelaksanaan SSA dan apakah ada Anggaran Khusus yang disiapkan terkait pelaksanaan program SSA ini?

Jawaban : Sampai sejauh ini Sat Lantas terus meng optimalkan Pelayanan untuk memenuhi kebutuhan masyarakatnya masyarakatnya terkait

pelaksanaan Sistem Satu Arah, dengan cara mengarahkan petugas untuk mengatur Lalu lintas yang dapat mencegah terjadinya penumpukan di jalur SSA., Kalo anggaran khusus tidak ada mbak karena kita sifatnya hanya perbantuan personil saja, kita hanya lebih memberikan bantuan SDM untuk terlaksananya SSA, mungkin untuk anggaran itu kapasitasnya DISHUB sebagai pelaksana utama tentang Sistem Satu Arah ya mba.

8. apakah sebelum di berlakukanya SSA kota depok ada sosialis terlebih dahulu kepada masyarakat sekitar/ pengguna jalan?

Jawaban : Jika dari Sat Lantas si tidak ada sosialisasi langsung ke masyarakat, paling kita hanya memasang spanduk dan Pamflet di jalan nusantara raya dan sekitarnya sebelum di berlakukanya Program SSA ini, dan juga hanya lewat sosial media aja si. Tapi kalo untuk sosialisasi tatap muka dari SAT Lantas Polres Metro Depok si ga ada.

9. apakah Program SSA sudah dapat menyelesaikan permasalahan kemacetan yang terjadi di jalan Nusantara?

Jawaban : Ah kalo menurut kami sudah mengurangi kemacetan, tetapi kalau untuk menghilangkan kemacetan belum. Karena apa di jalan margonda raya ini dia satu satunya jalan, tidak ada jalan pendukung, jadi semua kendaraan masuk ke jalan margonda, dan jalan margonda terhubungn langsung dengan jalan jalan lainnya seperti Arif Rahman Hakim, Jalan Nusantara dan Jalan dewi sartika. Ini yang menyebabkan ke tiga jalan tersebut juga ter imbas di lewati oleh banyaknya kendaraan.

10. Apakah ada masukan atau yang harus diperbaiki dalam penerapan Program SSA ini agara dapat mengatasi permasalahan kemacetan di jalan nusantara raya secara menyeluruh dan setiap waktu?

Jawaban : Sebenearnya SSA yang udh berjalan di kota depok udah cukup bagus tapi memang belum bisa mengatasi kemacetan sepenuhnya. Ya salah satunya cara kalo mau menghilangkan kemacetan itu harus adanya pelebaran jalan mba, karna kapastas jalan yang ada di depok itu sangat kecil tidak sebanding dengan volume kendaran yang melewati jalan itu. Tapi kayanya untuk pelebaran jalan ga mungkin karna di sepanjang jalan nusantara raya itu pertokoan dan sekolah susah kalo untuk di gusur, biaya pembebasan lahanya pun sangat besar.

LAMPIRAN 4

WAWANCARA MASYARAKAT SEKITAR

Nama informan : Ermin T

Keterangan informan : Masyarakat Sekitar

Umur : 21 tahun

Alamat Informan : Jalan Mawar 2 no 128 Rt 06 Rw 04

Hari tanggal : Selasa, 31 Desember 2019

1. apakah yang anda ketahui tentang SSA dan dasar kebijakannya ? Apa tanggapan anda dengan program ini?

Jawaban : yang saya tau dari SSA ini adalah Merupakan Rekaya Jalan yang menjadikan jalan dua arah menjadi jalan satu, dan tanggapan saya untuk program ini juga cukup baik disebabkan upaya pemerintah untuk mengurangi kemacetan di jalan Nusantara Raya, tetapi kalo untuk dasar kebijakannya saya kurang tahu mba, yang saya tahu ini kebijakan yang di buat pemeritah kota si mba

2. Bagaimanakah Kualitas Pelaksanaa SSA dan fasilitas keselamatan jalan di jalan Nusantara Raya?

Jawaban : kalo saya liat sejauh ini kualitasnya sudah cukup baik, tapi menurut saya pribadi si kalo untuk fasilitas penunjang jalnya belum terlalu memadai ya mba apa lagi buat penyebrang jalan ya mba itu masih minim banget soalnya di sepanjang jalan ini cuma ada zebra cros dan itupun ga banyak mba, ga ada lampu buat penyebrang jalanya lagi, tapi kalo untuk yang lain seperti rambu rambu lalu lintas udah banyak si di sepanjang jalan Nusantara Raya kota Depok.

3. apakah dengan berlakunya program SSA sudah Memenuhi kebutuhan Masyarakat terkait penyediaan Jalan?

Jawaban : Menurut saya sudah cukup mba karna SSA di jam jam tertentu mengurangi kemacetan si ya mba dan itu membuat pengendara yang lewat jalan ini juga makin cepet samapai ke temapt tujuan mereka. Ya walau jadinya masyarakat sekitar jadi susah untuk menyebrang jalan karna laju kendaraan yang sangat cepat, di tambah lagi Zebra Cross di sepanjang jalan ini kurang banget.

4. apakah ada dampak langsung yang saudara rasakan setelah di berlakukanya SSA?(Negatif /positif)

Jawaban : mungkin yang pertama dari dampak positifnya itu lebih cepat ya karena sudah diarahkan langsung, apalagi yang menuju stasiun, kalo dampak negatifnya itu banyak banget kendaraan pribadi baik pemotor ataupun yang melewati gang gang, hal itu bisa membahayakan anak anak kecil yang tinggal di lingkungan dekat jalan nusantara yang sedang bermain, atau warga sekitar.

5. apakah saudara pernah menyampaikan keluhan secara langsung kepada penyelenggara terkait dampak yg di rasakan?

Jawaban : Waduh kalo saya sendiri si ga pernah mba, tapi yang saya dengar dengar nih Sudah banyak warga yang protes ke dishubnya langsung waktu itu sempet ada demo malah, tapi saya lupa itu tanggal berapanya, yang demo itu setau saya supir angkot deh sampe mogok masal gitu si kayany. Terakhir yang saya dengar katanya ada perwakilan dari kelurahan yang mengajukan pembuatan lampu merah untuk nyebrang di deket pasar depok jaya, dan juga saya belum tau ada tindakan lebih lanjutnya dari dishub terkait itu, yang saya liat belum ada pembangunan apa apa di deket pasar depok jaya si.

6. apakah saudara merasa puas dengan di berlakukannya Program SSA ini dalam mengatasi masalah kemacetan di jalan Nusantara Raya ?

Jawaban : kalau di tanya sudah puas atau tidak si tentu jawabana orang pasti beda beda, tapi kalau dari pribadi saya si belum terlalu puas, karena masih banyak fasilitas keselamatan jalan yang harus di sediakan pemerintah untuk menunjang program SSA ini si.

7. apakah menurut anda Pemerintah telah optimal menjalankan Program SSA ini?

Jawaban : Sudah cukup optimal ya kalau di lihat sejauh ini, mungkin ya kurangnya adalah ketegasan petugas untuk pelanggar yang melawan arah, dan petugasnya kalo bisa di tambah dan yang terakhir semoga fasilitasnya keselamat jalannya juga terus di lengkapi.

8. apakah sebelum di berlakukannya SSA Ada Sosialisasi terlebih dahulu kepada masyarakat sekitar yang di lakukan oleh pemerintah, atau dishub selaku pelaksana Program SSA?

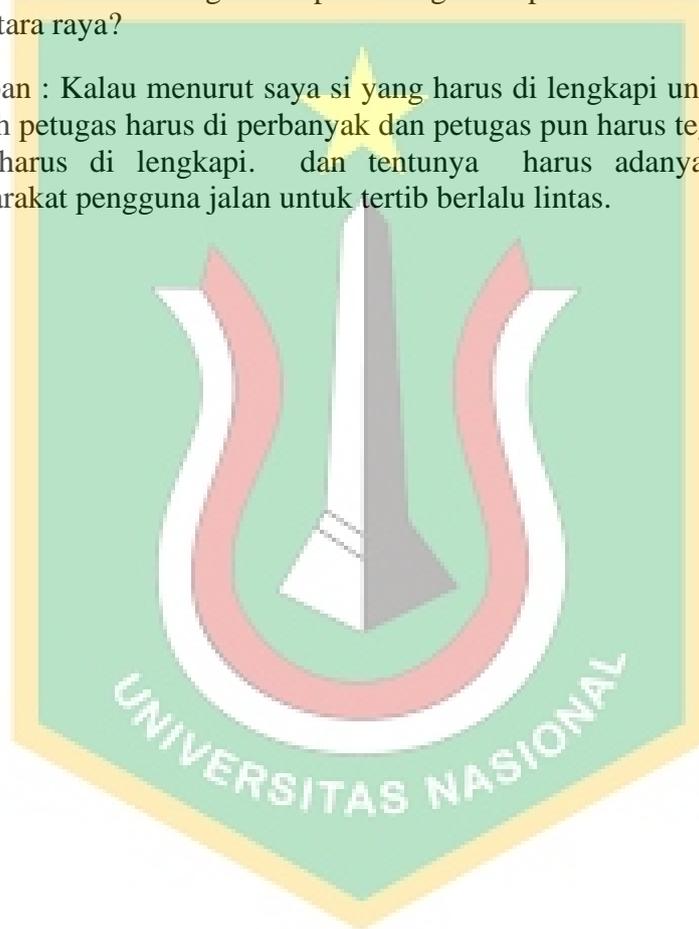
Jawaban : Mungkin ada ya tapi saya sendiri belum tau pasti dan ga pernah ikut juga si sosialisasinya, saya tau di berlakukannya SSA di jalan Nusantara raya itu sebelum penerapan saya taunya dari warga sekitar juga, tapi itu Cuma simpang siur bukan dari pemberitahuan resminya, bisa di bilang saya tau informasi SSA itu dari mulut ke mulut bukan dengan sosialisasi.

9. apakah Program SSA telah mengatasi problem kemacetan yang ada di jalan Nusantara?

Jawaban : Kalau untuk mengatasi kemacetan secara menyeluruh atau secara total itu belum ya, belum di kategorikan selesai tapi kalau usah untuk mengurangi kemacetan sudah cukup. Karena menurut saya di jam jam tertentu masih adanya kemacetan, malah untuk sabtu minggu itu terjadi kemacetan yang panjang banget diruas jalan nusantara raya malah macetnya sampe ke gang gang juga.

10. jika belum apa saran saudara yang harus diperbaiki dalam penerapan Program SSA ini agar dapat mengatasi problem kemacetan di jalan nusantara raya?

Jawaban : Kalau menurut saya si yang harus di lengkapi untuk program SSA jumlah petugas harus di perbanyak dan petugas pun harus tegas, fasilitas jalan juga harus di lengkapi. dan tentunya harus adanya kesadaran dari masyarakat pengguna jalan untuk tertib berlalu lintas.



LAMPIRAN 5

WAWANCARA OJEK ONLINE

Nama informan : Dewi

Keterangan informan : Ojek Online

Umur : 46 tahun

Alamat Informan : komplek marinir kel. rangkaian jaya baru

kec. Pancoran mas kota Depok

Hari tanggal : 31 Desember 2019

1. apa yang saudara ketahui tentang ssa, apakah saudara mengetahui dasar kebijakan Apa yang terkait pelaksanaan SSA di jalan Nusantara Raya?

Jawaban : SSA itu yang saya tahu jalnannya jadi satu Arah, yang tadinya dua arah, mungkin dijadiin satu arah buat ngurain macet yang ada di jalan ini. kalo saya si ga tau ya mba ini kebijakan dari siapa, ya setau saya yangg buat kebijakan ini ya pastinya pemerintah Kota Depok, mungkin kementrian perhubungannya atau yang lain”

2. menurut saudara, adakah personil Dishub atau/ polisi yang bertugas disepanjang jalan nusantara Raya, dan bagaimana fasilitas penunjang jalan yang terdapat di jalan nusantara telah memadai?

kalo untuk petugas si saya lihat udah ada ya, di lampu merah sandra tuh yang mau ke arah dewi sartika sama sawangan si udah ada ya yang bertugas, sama kaang kalo pagi ada dishub yang cewe cewe suka bantuin nyebrang anak anak SD, biasanya di depan SDN Anyelir 1 yang samping pasar. Kalau untuk fasilitas trotoarnya itu belum masih ada yang bolong bolong ya, kalo lampu merah masih kurang tertib, jadi mereka tertibnya tuh kalo ada petugasnya doang tapi kalo untuk rambu rambu lalu lintas nya sepanjang jalan ini udh banyak ko”

3. apakah dengan berlakunya program SSA sudah Memenuhi kebutuhan Masyarakat terkait penyediaan Jalan?

Jawabana : Sudah memenuhi ko, kalo untuk kemacetan udah engga si engga seperti dulu, jadi pengendara yang lewat sini udah lumayan nyaman lah karna ga terlalu macet.

4. apakah dengan berlakunya SSA berdampak negatif kepada anda , terutama terkait perubahan rute dan jumlah penumpang yang menggunakan jasa saudara ?

Jawaban : kalo dampaknya perubahan rute iya jadi lebih jauh, karena sering nganter ke arah stasiun jadi harus muter jadi lewat jalan jalan perumahan sana ya gapapa si sebenarnya, karena buat ngurangin kemacetan udh bagus, kalo untuk ngerugiin si engga soalnya banyak penumpangnya juga sama aja ga ada perubahan karena SSA.”

5. apakah saudara pernah menyampaikan keluhan secara langsung kepada penyelenggara kebijakan terkait dampak yang di rasakan?

Jawaban : Menyampaikan keluhan secara langsung si saya ga pernah mba karena saya nerima nerima aja program ini karna menurut saya banyak bagusnya ko, walau masih ada juga kekurangannya.”

6. apakah saudara merasa puas dengan di berlakukannya Program SSA ini dalam mengatasi masalah kemacetan di jalan Nusantara Raya ?

Jawaban sebenarnya sistem satu arahnya sudah bagus sudah mengatasi macet tapi harus tetep di kembangin lagi Sistem Satu Arahnya, dan ga ada lagi yang namanya lawan arus.”

7. apakah menurut anda Pemerintah telah optimal menjalankan Program SSA ini?

Jawaban : Kalo menurut saya si kalo optimal belum karna untuk kendaraan sebanyak ini dengan luas jalan nusantara ga sebanding, tetapi kalo untuk mengurangi kemacetan di jalan nusantara ini ya sudah oke lah.”

8. sepengetahuan anda apakah ada sosialisasi kepada pengendara yang dilakukan dinas terkait (dishub) sebelum menerapkan Program SSA pada jalan nusantara raya ini?

Jawaban : Belum, sepengetahuan saya belum ada, apa mungkin saya yang kurang teliti atau gimana saya ga tau. Saya setiap jalan di sini ga engeh ada tulisan spanduk sanduk mengenai informasi pemberitahuan SSA waktu awal awal di berlakukannya.”

9. apakah Program SSA telah mengatasi problem kemacetan yang ada di jalan Nusantara?

Jawaban : Kalo menurut saya si sudah mengatasi banget ya mba, mungkin kalo macet itu di *week and* sabtu minggu di dekat lampu merah sandra itu loh yang dari arah sawangan mau ke dewi sartika, karena numpuk di situ akhirnya yang dari arah nusantara ikutan macet. Jadi yang bikin macet itu si sebenarnya ya lampu merah.”

10. jika belum apa yang harus diperbaiki dalam penerapan Program SSA ini agara dapat mengatasi problem kemacetan di jalan nusantara raya?

Jawaban : Kalo menurut saya si yang harus di lakukan pelebaran jalan ya, ini kan pengendara yg lewat sini banyak ya. Biar ga ada lagi penumpukan kendaraan. trus trotoar trotoar diperbaiki biar ntuk pejalan kaki jadi lebih nyaman untuk menggunakan jalan nusantara raya.”



LAMPIRAN 6

WAWANCARA PENGENDARA ANGKUTAN UMUM

Nama informan : Darso

Keterangan informan : Supir Angkutan Umum 04(Terminal – Kukusan Beji)

Umur : 55 Tahun

Alamat Informan : Rawa Maya Dua

Hari tanggal : 01 januari 2020

1. apa yang saudara ketahui tentang ssa, apakah saudara mengetahui dasar kebijakan Apa yang terkait pelaksanaan SSA di jalan Nusantara Raya?

Jawaban : Yaa yang jalan ini kan? Yang jadi kearah sawangan semua, ya kalo kebijakanya saya ga tau mba apa dan siapa yang buat.

2. menurut saudara, adakah personil Dishub atau/ polisi yang bertugas disepanjang jalan nusantara Raya, dan bagaimana fasilitas penunjang jalan yang terdapat di jalan nusantara telah memadai?

Jawaban : Kalo dishub sama polisi si ada mba biasanya dia di lampu merah depan tuh yang lampu merah sandra. Kalo jalanya belum memadai mba , trotoarnya juga masih pada rusak.

3. apakah dengan berlakunya program SSA sudah Memenuhi kebutuhan Masyarakat terkait penyediaan Jalan?

Jawaban : Engaa belum mba, ya saya rasa mendingan biasa aja mba gak usah dibuat jadi satu arah kaya gini”

4. apakah dengan berlakunya SSA berdampak negatif kepada anda , terutama terkait traek dan jumlah penumpang yang menggunakan jasa saudara ?

Jawaban : jelas sangat berdampak mba, kaya gini penumpang saya jadi berkurang banget , jadi sewanya itu yang arah mau ke beji ga ada , ga ada yang naik satupun, otomatis naiknya gojek biasanya bisa lewat jalan ini sekarang pas di satuarahin kan jadi ga bisa. iya itu mba dampaknya jadi penumpang saya berkurang banget jadi penghasilan saya pun tambah dikit sejak SSA. Kalo trayeknya si engga berubah malah jadi nambah. Ya tapi gitu penumpangnya yang ke arah beji ga ada. Semuanya milih naik gojek atau grab.

5. apakah saudara pernah menyampaikan keluhan secara langsung kepada penyelenggara kebijakan terkait dampak yang di rasakan?

Jawaban : Kalau saya sendiri engga mba, tapi waktu itu supir angkot yang lain pernah ngadain demo, unjuk rasa langsung tapi saya juga sudah lupa kapanya mba.

6. apakah saudara merasa puas dengan di berlakukan Program SSA ini dalam mengatasi masalah kemacetan di jalan Nusantara Raya ?

Jawaban : engga puas mba karena menurut saya ga ngurangin macet mba, malah ngurangin sewa penumpang, ngurangin rezeki abang abang angkot mah yang jelas. Lebih mending dibikin kaya biasa aja lah.

7. apakah menurut anda Pemerintah telah optimal menjalankan Program SSA ini?

Jawaban : Engga optimal mba, Itu kan juga katanya uji coba seharusnya, cuman malah jadi kelamaan uji cobanya.

8. sepengetahuan anda apakah ada sosialisasi kepada pengendara yang dilakukan dinas terkait (dishub) sebelum menerapkan Program SSA pada jalan nusantara raya ini?

Jawaban : Sosialisasi ke kita kita langsung supir angkot si ga ada mba,kita malah ga tau kalo ada sosialisasi. Paling ya kita taunya dari banner aja yang di pasang di jalan aja si mba.

9. apakah Program SSA telah mengatasi problem kemacetan yang ada di jalan Nusantara?

Jawaban : kemacetanya mah bertambah bukanya ngurangin macet malah nambah macet, ya kalo misalkan lagi macet. Jadi menurut saya ya malah nambah kemacetan dan ngurangin sewa penumpang juga buat supir supir angkot angkot kaya saya.

10. jika belum, apa yang harus diperbaiki dalam penerapan Program SSA ini agar dapat mengatasi problem kemacetan di jalan nusantara raya?

Jawaban : Sebenarnya mah lebih baik yang biasa saja soalnya banyak perkurangan penumpang yang terjadi setelah SSA, kemacetan juga berkurang malah makin mcet. Jadi sarannya si di kembaliin kaya biasa jadi dua arah.

LAMPIRAN 7

WAWANCARA PENJALAN KAKI

Nama informan : Ela

Keterangan informan : Pejalan Kaki

Umur : 26 Tahun

Alamat Informan : Jalan Anyelir 2 no 260 kel. Depok Jaya Kec. Pancoran Mas

Hari tanggal : 01 Januari 2020

1. apakah yang anda ketahui tentang SSA dan dasar kebijakannya ? Apa tanggapan anda dengan program ini?

Jawaban : Menurut saya SSA itu adalah rekayasa lalu lintas yang mengubah jalan, dua arah menjadi jalan satu arah, kalau untuk dasar kebijakannya saya kurang tahu apa mba tapi yang saya tahu itu pelaksanaan dari SSA itu sendiri dari Dishub mba. Tanggapan untuk program ini ya cukup baik walau pasti masih terdapat banyak kekurangannya.

2. Bagaimanakah Kualitas Pelaksanaan SSA dan fasilitas keselamatan jalan di jalan Nusantara Raya?

Jawaban : Kualitas pelaksanaan SSA anggota dishubnya si cukup bagus ya mba karna sudah bekerja dengan baik di lampu merah atau di depan SD walau kadang kalo yang di depan SD itu Cuma pagi pagi aja mba, dan ga setiap hari. Fasilitas di jalanya itu belum memadai karena saya sebagai pejalan kaki kalau ingin menyebrang itu sulit, karena tidak ada lampu merah untuk menyebrang di jalan nusantara raya, dan juga jarang nya zebra cross di sepanjang jalan itu ya paling kalau ada Cuma 1 atau dua aja mba.

3. apakah dengan berlakunya program SSA sudah Memenuhi kebutuhan Masyarakat terkait penyediaan Jalan?

Jawban : Kalau menurut saya si sudah memenuhi tapi kurang optimal aja si mba, mungkin denga berjalanya waktu program ini bakal lebih membawa dampak yang positif bagi seluruh masyarakat.

4. apakah ada dampak langsung yang saudara rasakan setelah di berlakukanya SSA? (Negatif /positif)

jawaban : dampak langsungnya yang saya rasakan apa ya, susah untuk menyebrang jalan mba, karena kan semenjak jalan nusantara ini di jadikan SSA itu motor motor jadi kenceg kenceg banget jalanya kalau kondisi jalan

lagi sepi, dan di tambah lagi ada yang lawan arus di sepanjang jalan itu, saya pernah hampir ke serepet motor yang lawan arusaat saya mau nyebrang ke pasar depok jaya.

5. apakah saudara pernah menyampaikan keluhan secara langsung kepada penyelenggara terkait dampak yg di rasakan?

Jawaban : Engga si saya mah ga pernah ngeluh langsung ke dishubnya mba.

6. apakah saudara merasa puas dengan di berlakukan Program SSA ini dalam mengatasi masalah kemacetan di jalan Nusantara Raya ?

Jawaban : kalo di katakan puas si belum telalu puas tapi ya namanya kebijakan mah pasti ada baik dan buruknya, kita terima aja, pasti pemerintah juga sudah mikirin yang terbaik lah buat masyarakatnya.

7. apakah menurut anda Pemerintah telah optimal menjalankan Program SSA ini?

Jawaban : Kalo menurut saya belum mba karena masih banyak yang harus di perbaiki dari SSA ini si mba. Banyak yang harus di benahin dulu baru bisa di katakan optimal.”

8. apakah sebelum di berlakukanya SSA Ada Sosialisasi terlebih dahulu kepada masyarakat sekitar yang di lakukan oleh pemerintah, atau dishub selaku pelaksana Program SSA?

Jawaban : Kalo sosialisasi si kalo dari saya sendiri ga pernah ikut mba, dan saya juga ga tahu tuh ada sosialisasi sebelum SSA di laksanakan, saya hanya tau dari mulut kemulut warga sekiatar si mba. Sama paling baca berita online.

9. apakah Program SSA telah mengatasi problem kemacetan yang ada di jalan Nusantara?

Jawaban : Kalo menurut saya si sudah si mba, sudah mengurangi kemacetan ya bukan menghilangkan kemacetan. Ya sekitar sudah 70 % lah karena di jam tertentu dan di hari hari tertentu masih mengalami kemacetan mba. Malah kemacetan yang terjadi pada weekanda atau hari libur itu makin parah dan sampe jalan jalan yang ga pernah macet malah ikut berimbas jadi macet.

10. jika belum apa saran saudara yang harus diperbaiki dalam penerapan Program SSA ini agara dapat mengatasi problem kemacetan di jalan nusantara raya?

Jawaban : Mungkin harus adanya pelebaran jalan kali yah, soalnya lebar jalan nusantara itu termasuk kecil karena jalan nusantara itu termasuk jalan yang di lewati banyak kendaraan, kan jalan nusantara itu jalan penghubung yang dari arah jakarta mau ke parung, ke sawangan , ke limo atau ke pitara. Sama penambahan fasilitas jalan si mba kaya trotoar nya di perbaiki, trus lampu penyebrangan jalan juga, dan fasilitas jalan yang lain lainnya.



LAMPIRAN 8

WAWANCARA PENGUNA JALAN (PENGENDARA MOTOR)

Nama informan : Bayu

Keterangan informan : Pengendara Motor

Umur : 25 tahun

Alamat Informan : perumahan Hasnah Vilage, pitara Kota Depok

Hari tanggal : 01 Januari 2020

1. apakah yang anda ketahui tentang SSA dan dasar kebijakannya ? Apa tanggapan anda dengan program ini?

Jawaban : SSA itu ya jalan satu arah mba, jadi kendaraan hanya bisa ngelewatin jalan nusantara kalo yang dari beji atau arif rakhman hakim ke arah sawangan atau dewi sartika sedangkan arah sebaliknya itu ga bisa lewat jalan nusantara harus muter dulu. Dasar kebijakannya kurang tau mba. Kalo tanggapan saya si mungkin pemerintah buat kebijakan ini supaya ngurangin macet kali yaa, soalnya kan kemacetan di kota Depok makin parah.

2. menurut saudara, adakah personil Dishub atau/ polisi yang bertugas disepanjang jalan nusantara Raya, dan bagaimana fasilitas penunjang jalan yang terdapat di jalan nusantara telah memadai?

Jawaban : Ada ko mba petugasnya, dishub sam polisi, di lampu merah ramanda, itu si yang saya sering liat. Kalo kualitasnya ya, yang saya rasa sendiri si sudah cukup baik si, kalo saya lewat sono juga lancar lancar aja, paling macetnya di dekat lampu merah sandra aja. Tapi beda si kalo sabtu minggu itu macetnya parahh banget parahh mba, kadang dari ujung ke ujung tuh jalan nusantara macet banget sampe stuck mba ga bisa jalan.

3. apakah dengan berlakunya program SSA sudah Memenuhi kebutuhan Masyarakat terkait penyediaan Jalan?

Jawaban : Sudah si kalo menurut saya walau harus banyak di tingkatkan lagi si.

4. apakah ada dampak(Negatif /positif) langsung yang saudara rasakan setelah di berlakukanya SSA, dan apakah saudara pernah melakukan pelanggaran selama melewati jalan nusantara ini?

Jawaban : Kalo dampak langsung nya ya paling saya jadi harus muter dan lumayan jauh kalo mau ke arah beji dari sawangan si, dan kalo saya mau ke margonda juga ga bisa lewat arifrahman hakim, kalosudah lewat dari jam 3,

dan terpaksa harus muter ke jalan dewi sartika, di jalan dewi sarkanya malah macet karena ada palang pintu kereta. Saya waktu awal awal pernah melakukan pelanggaran saya pernah beberapa kali lawan arah karna kalo muter kejauhan dan saya juga waktu itu lagi buru buru mba.

5. apakah saudara pernah menyampaikan keluhan secara langsung kepada penyelenggara terkait dampak yg di rasakan?

Jwaban : Engga mba saya ga pernah nyampein apa apaan ke dishub atau ke polisinya langsung ya saya mah patuh patuh aja.

6. apakah saudara merasa puas dengan di berlakukannya Program SSA ini dalam mengatasi masalah kemacetan di jalan Nusantara Raya ?

Jawaban : puas kalo hari biasa dan di jam siang tapi kalo udah di jam sorre atau kalo di hari weekand si ga puas mba karena macett banget, di mana mana jadi macet di jalan jalan penghubungnya pun jga berdampak macet, untungnya ssaya naik motor jadi masih bisa selap selip. kasian yang bawa mobil kalo week and dan lewat jalan nusantara ga jalan mba bakal nge stuck jadi ga bisa jalan.

7. apakah menurut anda Pemerintah telah optimal menjalankan Program SSA ini?

Jawaban : Kalau optimal seratus persen ya belum mba, ya tapi cukup lah ga buruk buruk banget, kan masih banyak yang Positifnya dari program SSA ini.”

8. apakah sebelum di berlakukannya SSA Ada Sosialisasi terlebih dahulu kepada masyarakat sekitar yang di lakukan oleh pemerintah, atau dishub selaku pelaksana Program SSA?

Jawaban : Saya kan hanya pengguna jalan yang lewat mba bukan masyarakat sekitar jadi kita mah ga ada sosialisasi kita taunya dari Spanduk informasi SSA yang di pajang sebelum berlakuk SSA aja ini mba, waktu itu masih uji coba kalau ga salah.

9. apakah Program SSA telah mengatasi problem kemacetan yang ada di jalan Nusantara?

Jwaban : Belum sepenuhnya mba karna SSA menurut saya hanya mengurangi dan memindahkan kemacetan ke jalan lain, tidak menghilangkan kemacetan di jalan nusantara raya itu.

10. jika belum apa saran saudara yang harus diperbaiki dalam penerapan Program SSA ini agar dapat mengatasi problem kemacetan di jalan nusantara raya?

Jalan satu satunya si menurut saya pelebaran jalan si mba percuma kalo ngandelin Ssa doang yang ada ga bakal ilang ilang macetnya. Dan paling di tambahin petugas yang ada si mba.



LAMPIRAN 9

WAWANCARA PENGGUNA JALAN (PENGENDARA MOBIL)

Nama informan : Rio

Keterangan informan : pengendara Mobil

Umur : 32 tahun

Alamat Informan : Jalan wijaya Kusuma 10 no 328 kel. Depok jaya Kec. Pancoran mas

Hari tanggal : 01 januari 2020

1. apakah yang anda ketahui tentang SSA dan dasar kebijakanya ? Apa tanggapan anda dengan program ini?

Jawaban : Ssa adalah sebuah program pemerintah yang menjadikan jalan dua arah di ubah menjadi satu arah kalo untuk yang di jalan nusantara Raya itu, bisa digunakan pengendara dari arah beji ke arah sawangan atau dewi sartika. Tapi kalau sebaliknya ga bisa. Tanggapan saya si sebenarnya SSA ini gaterlalu ngaruh ya karna sebelum di berlakukanya SSA jalan Nusantara Raya ga begitu macet, macetnya itu di lampu merah sandar doang si. Kalo untuk dasar kebijakan saya kurang tau mba

2. menurut saudara, adakah personil Dishub atau/ polisi yang bertugas disepanjang jalan nusantara Raya, dan bagaimana fasilitas penunjang jalan yang terdapat di jalan nusantara telah memadai?

Jawaban : Kalo untuk petugasnya saya sering ngeliat ko dia biasanya si di lampu merah sandara atau di jalan arif rakham hakim, kalo udh sore dan kalo malem jam 10. Fasilitasnya yaa, karna saya pengguna mobil jadi saya ga terlalu ngelit si faisiltas di sepanjang jalan nusantara raya, yang saya tahu si kalo untuk trotoarnya itu masih di gunakan untuk berdagan apa lagi kalo sudah jam sore.

3. apakah dengan berlakunya program SSA sudah Memenuhi kebutuhan Masyarakat terkait penyediaan Jalan?

Jawaban : Memenuhi ko mba, kan awalya juga SSA diberlakukan buat ngurangin macet ya, itu pun juga semata mata di lakukan pemerintah buat memenuhi keinginan masyarakatnya biar jalan itu ga ada macet lagi.

4. apakah ada dampak langsung yang saudara rasakan setelah di berlakukanya SSA?(Negatif /positif)

Jawaban : dampak yang langsung ke saya itu ya kalo week and itu macetnya lebih parah ya, trus juga kalo misalkan saya dari arah sawangan pengen ke beji saya ga bisa lewat Jalan nusantara dan saya harus muter lewat jalan perumnas dulu, jadi buat perjalanan jadi lebih lama. Kalo lagi buru buru si berasa banget mba ribetnya.

5. apakah saudara pernah menyampaikan keluhan secara langsung kepada penyelenggara terkait dampak yg di rasakan?

Jawaban : Waduh engga pernah mba, saya mah ikutin aja dan terima apa yang di buat pemerintah.

6. apakah saudara merasa puas dengan di berlakukan Program SSA ini dalam mengatasi masalah kemacetan di jalan Nusantara Raya ?

Jawaban : masih belum terlalu si mba soalnya lebih ribet si kalo ada SSA jadi harus muter segala dan juga macetnya juga masih sering ada apa lagi kalo di jam pulang kerja atau hari libur

7. apakah menurut anda Pemerintah telah optimal menjalankan Program SSA ini?

Jwaban : Belum terlalu optimal mba itu kalo menurut saya ya.

8. apakah sebelum di berlakukanya SSA Ada Sosialisasi terlebih dahulu kepada masyarakat sekitar yang di lakukan oleh pemerintah, atau dishub selaku pelaksana Program SSA?

Jawaban : Saya kan Cuma pengguna jalan mba, jadi saya ga pernah ikut dan ga pernah tahu si soal sosialisasi sosialisasi.

9. apakah Program SSA telah mengatasi problem kemacetan yang ada di jalan Nusantara?

Jawaban : Mengatasi si mungkin udah ya mba, walau belum 100 persen tapi ya kita harus mengapresiasi lah kerja pemerintah untuk melakukan pelayanan yang terbaik buat masyarakatnya, ga boleh sepenuhnya kita menghujat pemerintah kan.”

10. jika belum apa saran saudara yang harus diperbaiki dalam penerapan Program SSA ini agar dapat mengatasi problem kemacetan di jalan nusantara raya?

Jawaban : Menurut saya yang harus di perbaiki si ruas jalanya ya mba kaya di lebarin deh soalnya untuk kendaraan yang lewat sini cukup banyak. Sama paling aku saranin petugasnya lebih tegas untuk melakukan pengakan atas pelanggaran yang terjadi si mba, kaya pelanggaran lawan arah ataupun juga bagi kendaraan yang parkir liar di sepanjang jalan SSA ini.



LAMPIRAN 10

WAWANCARA PEDAGANG SEKITAR

Nama informan : Agustin

Keterangan informan : pedagang Empek Empek

Umur : 50 tahun

Alamat kios : Pasar Depok Jaya Kota Depok

Hari tanggal : 01 Januari 2020

1. apakah yang anda ketahui tentang SSA dan dasar kebijakanya ? Apa tanggapan anda dengan program ini?

Jawaban : SSA itu setau saya singkatan dari sitem satu arah kalo orang orang sini si taunya jalan satu arah namanya, dasar kebijaknya peraturan pemerintah kota Depok mungkin ka. Kalo menurut saya si program ini kurang tepat kalo di lakukan di jalan nusantara raya sama dewi sartika ka, soalnya banyak berimabs ke pedagang kaya kita kita ka.

2. Bagaimanakah Kualitas Pelaksanaa SSA dan fasilitas keselamatan jalan di jalan Nusantara Raya?

Jawaban : Kualitas pelaksanaannya mungkin cukup baik kalo buat penguna jalan tapi kalo untuk para pedagang si engga ka. Fasilitas di jalan nusantara juga masih sangat minim ka, yang paling penting malah ga ada kaya lampu merah buat nyebrang itu kan penting ya mba tp di jalan ini belum ada tuh ka.

3. apakah dengan berlakunya program SSA sudah Memenuhi kebutuhan Masyarakat terkait penyediaan Jalan?

Jawaban ; kalo dimata pedagang seperti kita mah engga ka, semenjak jalan nusantara jadi jalan satu arah banyak kios kios yang tutup, ya karna ga ada yang mampir lagi ka, jarang banget ada pembeli ka. Karna orang kalo lewat sini jadi cepet cepet banget bawa kendaraanya, jadi mereka engga mampir ke toko toko yang di sepanjang jalan ini.

4. apakah ada dampak langsung (Negatif /positif) yang saudara rasakan setelah di berlakunya SSA, terutama terkait jumlah pembeli yang mampir ke toko anda?

Jawaban : Jelas berdampak banget ka soalnya pengunjung yang dateng ke toko saya jadi semakin berkurang ka. Mana saya tetep harus bayar sewa lapak ini. Malah yang saya denger denger banyak loh toko toko di sepanjang jalan

nusantara dan dewi sartika jadi bangkrut walau ga semuanya si, itutuh karena sepinya pengunjung yang datang ke tokonya.

5. apakah saudara pernah menyampaikan keluhan secara langsung kepada penyelenggara terkait dampak yg di rasakan?

Jawaban : Engga ka saya mah ga pernah langsung ngadu ke pemerintahanya paling saya mah ikutin aja alur yang ada ya mau gimana lagi kita kan ga punya kekuasaan apapun namanya juga masyarakat biasa ya harus tunduk pada pemerintah.

6. apakah saudara merasa puas dengan di berlakukannya Program SSA ini dalam mengatasi masalah kemacetan di jalan Nusantara Raya ?

Jawaban : biasa aja mba soalnya kalo ke kita mah ga terlalu ngaruh si ka malah kalo yang kita rasa malah dampak negatifnya jadi ngurangin pemasukan kita

7. apakah menurut anda Pemerintah telah optimal menjalankan Program SSA ini?

Jawaban : Kalo upaya pemerintah buat mengurangi macet mungkin sudah cukup optimal ka menurut ibu”

8. apakah sebelum di berlakukannya SSA Ada Sosialisasi terlebih dahulu kepada masyarakat sekitar yang di lakukan oleh pemerintah, atau dishub selaku pelaksana Program SSA?

Jawaban : Kalo ke kita pedagang pedagang engga ka, mungkin ke masyarakat sekitar kali ka, tp kalo ke kita si ga ada ka

9. apakah Program SSA telah mengatasi problem kemacetan yang ada di jalan Nusantara?

Jawaban : Sebenarnya menurut ibu dari dulu jalan nusantara raya ga begitu macet ya, paling macetnya Cuma pas deket lampu merah aja si ka dan itupun juga ga setiap waktu. Dan sekarang si jalan nusantara emang lebih lancar kendaraan jadi kenceng kenceng banget kalo lewat sini. Tapi untuk macet mah masih ada ka kalau sabtu minggu malah macetnya lebih panjang, biasanya macet itu kan Cuma di deket lampu merah sandar aja ya yang mau arah ke sawangan, nah sekarang semenjak SSA kalo sabtu minggu itu macetnya bisa dari pasar depok jaya sampe ke lampu merah macet nya macet stuck gitu lagi ka ga jalan sm sekali.

10. jika belum apa saran saudara yang harus diperbaiki dalam penerapan Program SSA ini agar dapat mengatasi problem kemacetan di jalan nusantara raya?

Jawaban : Kalo menurut ibu mah ya gimana ya kan udah di uji coba pakai SSA masih ada macet juga mungkin yang harus di lakuin pemerintah buat ngurangin macet itu ada pelebaran jalan kali mba. Dan mungkin petugasnya kali ya di perbanyak buat ngatur lalu lintasnya biar ga ada lagi penumpukan kendaraan pas lampu merah.



DOKUMENTASI

Wawancara yang dilakukan dengan Bapak Ari Manggala selaku Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas



Wawancara yang dilakukan dengan Bapak Ibu Nanang Wahyu selaku Kanit Kancel Kat Lan satlanas



wawancara dengan Warga Sekitar

Waawancara Dengan Ibu Dewi
driver ojek online



Wawancara Degan Supir Angkot



Wawancara Dengan Pejalan Kaki



Wawancara Dengan Pedagang



Keadaan Lokasi Di jalan Nusantara Raya

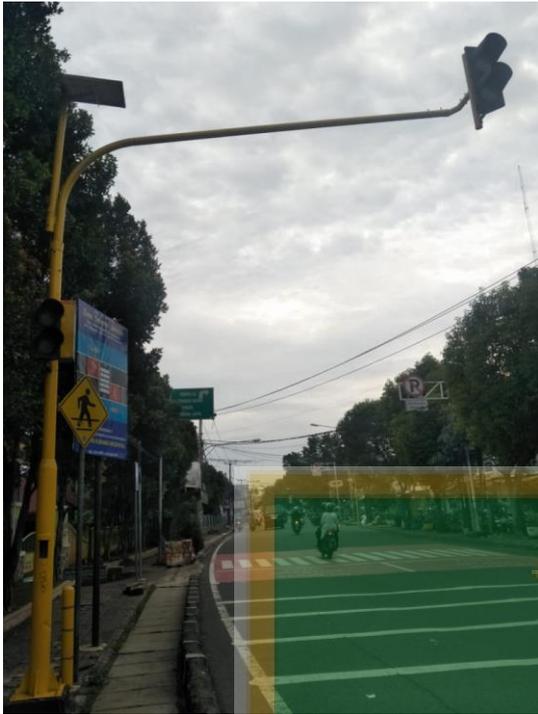


Kemacetan Di jalan Nusantara Raya

keadaan trotoar Di jalan Nusantara Raya



Pita Kejut di jalan Nusantara Raya



Lampu merah Penyebrangan Jalan
Yang tidak berfungsi



Pengendara Yang Melawan Arus



Kondisi Di depan Pintu Masuk Pasar Depok Jaya

Tidak Ada Zebra Cross



zebra Cross Di depan SDN Anyelir 1

Beberapa Rambu Rambu Lalu Lintas Di sepanjang Jalan Nusantara Raya





KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGELOLA TRANSPORTASI JABODETABEK

JL. LETJEN. MT. HARYONO KAV 45-46
JAKARTA 12770

TELP : (021) – 22791400
FAX : (021) – 22791452
(021) – 22791448

email : bptj@dephub.go.id
home page : www.dephub.go.id

KEPUTUSAN KEPALA BADAN PENGELOLA TRANSPORTASI JAKARTA,
BOGOR, DEPOK, TANGERANG, DAN BEKASI

NOMOR : SK. 287 /AJ.206/BPTJ-2018

TENTANG

PENGATURAN LALU LINTAS DENGAN SISTEM SATU ARAH (SSA)
PADA RUAS JALAN NASIONAL
JL. ARIF RAHMAN HAKIM DAN JL. NUSANTARA RAYA KOTA DEPOK

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

KEPALA BADAN PENGELOLA TRANSPORTASI JAKARTA, BOGOR, DEPOK,
TANGERANG, DAN BEKASI,

Menimbang

- a. bahwa untuk menjamin keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan, maka diperlukan pengaturan lalu lintas dengan Sistem Satu Arah (SSA) di Kota Depok;
- b. bahwa untuk melaksanakan hal sebagaimana dimaksud dalam huruf a, perlu ditetapkan Keputusan Kepala Badan Pengelola Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi tentang Pengaturan Lalu Lintas Dengan Sistem Satu Arah (SSA) Pada Ruas Jalan Nasional Jl. Arif Rahman Hakim Dan Jl. Nusantara Raya Kota Depok;

Mengingat

1. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (Lembaran Negara Tahun 2004 Nomor 132, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4444);
2. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025);

2. Surat Kepala Dinas Perhubungan Kota Depok Nomor 551/301-LALIN, tanggal 9 Mei 2018 perihal Uji coba Penerapan Manajemen Sistem Satu Arah (SSA);

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : KEPUTUSAN KEPALA BADAN PENGELOLA TRANSPORTASI JAKARTA, BOGOR, DEPOK, TANGERANG, DAN BEKASI TENTANG PENGATURAN LALU LINTAS DENGAN SISTEM SATU ARAH (SSA) PADA RUAS JL. ARIF RAHMAN HAKIM DAN JL. NUSANTARA RAYA KOTA DEPOK.

PERTAMA : Untuk keperluan keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan di Jalan Nasional di Kota Depok, ditetapkan pengaturan lalu lintas Sistem Satu Arah (SSA), pada ruas:

1. Jalan Arif Rahman Hakim (Depok) (Nomor Ruas 100) Satu Arah ke Arah Barat;
2. Jalan Nusantara Raya (Depok) (Nomor Ruas 100) Satu Arah ke Arah Selatan.

KEDUA : Pengaturan lalu lintas Sistem Satu Arah (SSA) sebagaimana dimaksud dalam DIKTUM PERTAMA bersifat perintah dan larangan, dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas dan/atau Marka Jalan.

KETIGA : Pemasangan, penempatan, dan spesifikasi teknis Rambu Lalu Lintas dan/atau Marka Jalan, sebagaimana dimaksud dalam DIKTUM KEDUA harus sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

KEEMPAT : Pemasangan Rambu Lalu Lintas dan/atau Marka Jalan, sebagaimana dimaksud dalam DIKTUM KETIGA mempunyai kekuatan hukum yang berlaku mengikat 30 (tiga puluh) hari sejak tanggal pemasangan dan harus disosialisasikan kepada masyarakat.

3. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan (Lembaran Negara Tahun 2006 Nomor 86, Tambahan Lembar Negara Nomor 4655);
4. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 61, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5221);
5. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 193, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5468);
6. Peraturan Presiden Nomor 7 Tahun 2015 tentang Organisasi Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 8);
7. Peraturan Presiden Nomor 40 Tahun 2015 tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 75);
8. Peraturan Presiden Nomor 103 Tahun 2015 tentang Badan Pengelola Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi;
9. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 514);
10. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 34 Tahun 2014 Tentang Marka Jalan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 1244);
11. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 49 Tahun 2014 tentang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 1392);

12. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 834);
13. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 189 Tahun 2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 1844) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 86 Tahun 2016 (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2016 Nomor 1012);

14. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 2016 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Badan Pengelola Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi;

15. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 3 Tahun 1994 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan;

16. Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat Nomor 248/KPTS/M/2015 Tentang Penetapan Ruas Jalan Dalam Jaringan Jalan Primer Menurut Fungsinya Sebagai Jalan Arteri (JAP) Dan Jalan Kolektor-1 (JKP-1);

Memperhatikan :

1. Keputusan Kepala Dinas Perhubungan Kota Depok Nomor 551.21/013-DISHUB/VII/2017 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Uji Coba Manajemen Sistem Satu Arah (SSA) di Kota Depok sebagaimana telah diubah dengan Keputusan Kepala Dinas Perhubungan Kota Depok Nomor 551.21/018-DISHUB/X/2017 tentang Perubahan Kedua atas Keputusan Kepala Dinas Perhubungan Kota Depok Nomor 551.21/013-DISHUB/VII/2017 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Uji Coba Manajemen Sistem Satu Arah (SSA) di Kota Depok;

KELIMA : Pelanggaran terhadap ketentuan aturan perintah dan/atau larangan yang dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas dan/atau Marka Jalan, sebagaimana dimaksud dalam DIKTUM KETIGA, dikenakan sanksi sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

KEENAM : Pemasangan Rambu Lalu Lintas dan/atau Marka Jalan sebagaimana dimaksud dalam DIKTUM KEEMPAT dapat ditinjau kembali, dalam hal terdapat :

- a. perubahan pengaturan manajemen lalu lintas;
- b. perubahan geometrik jalan; dan
- c. penambahan lajur lalu lintas.

KETUJUH : Direktur Lalu Lintas dan Angkutan Badan Pengelola Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan Keputusan ini dan melaporkan hasilnya kepada Kepala Badan Pengelola Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi.

KEDELAPAN : Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 6 Juni 2020

KEPALA BADAN PENGELOLA
TRANSPORTASI JAKARTA, BOGOR, DEPOK,
TANGERANG, DAN BEKASI

ttd.

BAMBANG PRIHARTONO

SALINAN Keputusan ini disampaikan kepada Yth :

1. Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia
2. Menteri Perhubungan Republik Indonesia;
3. Gubernur Jawa Barat;
4. Walikota Depok;
5. Kepala Polda Metro Jaya;
6. Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat;
7. Kepala Polres Kota Depok;
8. Kepala Dinas Perhubungan Kota Depok.



Salinan Sesuai dengan Aslinya
KEPALA BAGIAN HUKUM

(Signature)
ANIS IWAN SETIONO, SH, MH.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19731113 200502 1 002



PEMERINTAH KOTA DEPOK
KANTOR KESATUAN BANGSA DAN POLITIK

Gedung Dibaleka I Lantai IV, Jln. Margonda Raya No. 54, Kota Depok
Telp./Fax. 021-77206784

REKOMENDASI PENELITIAN

Nomor : 070 / 1613 - Kesbangpol

- a. Dasar :
1. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 7 Tahun 2014 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 64 Tahun 2011 Tentang Pedoman Penerbitan Rekomendasi Penelitian.
 2. Peraturan Daerah Kota Depok Nomor 10 Tahun 2016 Tentang Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah Kota Depok.
 3. Peraturan Walikota Depok Nomor 39 Tahun 2014 Tentang Pedoman Penerbitan Rekomendasi Ijin Penelitian/Riset/Pendidikan Sistem Ganda di Kota Depok.
 4. Peraturan Walikota Depok Nomor 33 Tahun 2016 Tentang Tugas Pokok, Fungsi dan Uraian Tugas Kantor Kesatuan Bangsa dan Politik Kota Depok.

- b. Menimbang :
- Memperhatikan Surat dari Universitas Nasional
 Nomor : 1571/WD/XI/2019
 Tanggal : 30 Oktober 2019
 Perihal : Permohonan Ijin Penelitian dan pengambilan Data

MEMBERITAHUKAN BAHWA :

- a. Nama / NPM : Juniaty Sa'diah Syahrul / 163112351550090
 b. Alamat : Jl. Wijaya Kusuma 6 No. 202 RT. 011/006 Kel. Depok jaya Kec. Pancoran Mas Kota Depok
 c. Nomor Telepon : 89505218196
 d. Untuk :
- 1) Melakukan penelitian, dengan proposal penelitian berjudul : "Efektivitas Program Sistem Satu Arah di Kota Depok Periode 2017-2019 di Jalan Nusantara Kota Depok"
 - 2) Lokasi Penelitian : Dinas Perhubungan Kota Depok
 - 3) Waktu/Lama Penelitian : 02 Desember 2019 s/d 08 Januari 2020
 - 4) Anggota Tim Peneliti : -
 - 5) Bidang Penelitian : Administrasi Publik
 - 6) Status Penelitian : Baru

Demikian rekomendasi ini dibuat untuk digunakan seperluanya.

Depok, 02 Desember 2019

a.n. KEPALA KANTOR KESATUAN BANGSA DAN POLITIK
KASI BINA IDEOLOGI DAN WAWASAN KEBANGSAAN


 DIAH HARRANI, M.Pd
 P Pembina (IV/a)
 NIP. 19661207 198811 2 001



UNIVERSITAS NASIONAL
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
TERAKREDITASI BAN-PT

Jl. Sawo Manila No. 61, Pejaten, Pasar Minggu, Jakarta Selatan 12520
Telp. (021) 70737624, 7806700 Ext.146, Fax. 7802718-7802719
Homepage : <http://www.unas.ac.id> Email : info@unas.ac.id

Nomor : 1818 /WD/XII/2019 Jakarta, 9 Desember 2019
Lamp : -
Perihal : Permohonan Penelitian dan Informasi Data

KepadaYth : Kapolresta Metro Kota Depok

Dengan hormat,

Bersama ini kami perkenalkan dengan hormat mahasiswa dibawah ini:

Nama : Juniaty Sa'diah Syahrul
Nomor Induk Mahasiswa : 163112351550098
Prodi/Konsentrasi : Administrasi Publik
Alamat : Jalan wijaya kusuma 6 no 202 rt 11rw 06 kel.depok.
Jaya kec. Pancoranmas KotaDepok
HP : 089505218196

Mahasiswa tersebut bermaksud melakukan penelitian dalam rangka penyusunan Skripsi dengan Judul: *Efektivitas Program Sistem Satu Arah Kota Depok Periode 2017- 2019 (Studi Jalan Nusantara Raya)*, Dosen pembimbing atau penanggung jawab penelitian: Dr. Bhakti Nur Avianto, M.Si

Sehubungan dengan hal tersebut, mohon kiranya Bapak/Ibu dapat memberikan bantuan seperlunya. Demikian atas perhatiannya dan kerjasama Bapak/Ibu kami ucapkan terimakasih.

Wakil Dekan,

Dr. Ahmad Muksin, M.Si.

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : Juniaty Sa'diah Syahrul

Jenis Kelamin : Perempuan

Tempat dan Tanggal Lahir : Depok, 08 Juni 1998

Kewarganegaraan : Indonesia

Alamat : Jl. Wijaya Kusuma 6 no 202, RT 11 RW 06, Kel.
Depok Jaya Kec. Pancoran Mas Kota Depok, Jawa
Barat

Telepon/HP : +62 895 05218196

Email : niasyahrul27@gmail.com

Pendidikan Formal : TK Aisyah Bustanul Alpah 4 2003 – 2004

SDN Anyelir 2 Depok 2004 -2010

SMPN 5 Depok 2010 -2013

SMAN 5 Depok 2013 – 2016

Universitas Nasional Jakarta 2016 -2020