

Analisis Implementasi Sistem Satu Arah Jalur Kampus Universitas Jember

Putri Stevia G^{1*}, Bhernike Elda Y^{2*}, Sakti Aji P. Suji³

¹Program Studi Magister Ilmu Administrasi Publik Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember

*, putriste9d28@gmail.com^{*1}, bhernikey@gmail.com^{*2}

Abstract. Sistem Satu Arah (SSA (Sistem Satu Arah)) saat ini kembali diterapkan di Kabupaten Jember, tepatnya di empat ruas jalan yang mengelilingi kampus Universitas Jember, yaitu: Jalan Kalimantan, Jalan Mastrip, Jalan Riau, dan Jalan Jawa. Meskipun masih bersifat rekayasa atau masih dalam tahap percobaan dan belum dilegalkan, namun dalam pelaksanaannya SSA (Sistem Satu Arah) di empat ruas jalan tersebut Tengah menuai pro dan kontra. Hal ini tentu menjadi gambaran bahwasannya ekspektasi tidak sebanding dengan realita. Harapan untuk terciptanya arus lalu lintas yang aman, nyaman, efektif, dan efisien, malah berbanding sebaliknya, yang mana banyak terjadi penolakan dan pelanggaran yang juga berdampak pada munculnya permasalahan-permasalahan baru di jalan, seperti kemacetan dan kecelakaan lalu lintas. Maka dari itu, dalam karya tulis ini, peneliti mencoba untuk menganalisis dan mendeskripsikan pelaksanaan SSA (Sistem Satu Arah) di empat ruas jalan tersebut, dengan menggunakan metode penelitian yaitu studi literatur dengan tipe legal research.

1. Pendahuluan

Jember adalah kabupaten yang merupakan bagian dari wilayah Provinsi Jawa Timur. Dalam konteks regional, Kabupaten Jember mempunyai kedudukan dan peran yang strategis sebagai salah satu Pusat Kegiatan Wilayah (PKW). Memiliki posisi yang sangat strategis dengan berbagai potensi sumber daya alam yang melimpah, Kabupaten Jember menjelma menjadi Kabupaten yang sektor perekonomiannya berkembang pesat. Selain itu, saat ini jember juga menjelma sebagai kota pendidikan, dimana banyak sekali kampus-kampus baru yang muncul selain Universitas Jember dan Politeknik Negeri Jember, yang tentunya berdampak pada semakin banyaknya masyarakat pendatang serta munculnya wilayah ekonomi baru. Hal ini juga berdampak pada semakin banyaknya pengguna jalan utamanya di wilayah kampus, yaitu Jl. Jawa, Jl. Kalimantan, Jl. Mastrip, dan Jl. Riau. Yang mana keempat ruas jalan tersebut merupakan pusat kota yang dikelilingi beberapa kampus seperti, Universitas Jember, STIE Jember, Politeknik Negeri Jember, STIE Mandala, dan Universitas Muhammadiyah Jember. Selain itu, terdapat beberapa kantor dinas dan kantor DPRD yang tentunya menambah kepadatan di empat ruas jalan tersebut. Dampak lain dari banyaknya pendatang ini adalah berkembangnya daerah ekonomi baru yang tentunya ditunjukkan dengan munculnya banyak PKL (Pedagang Kaki Lima) disekitar wilayah tersebut. Hal ini tentu menimbulkan banyak permasalahan sosial maupun permasalahan di jalan raya, utamanya di keempat ruas jalan tersebut, seperti contoh kemacetan, kecelakaan lalu lintas, PKL di trotoar jalan, dll. Maka dari itu, untuk mengatasi hal tersebut diberlakukan rekayasa SSA (Sistem Satu Arah) (Sistem Satu Arah) di ruas Jl. Jawa, Jl. Kalimantan, Jl. Mastrip, dan Jl. Riau.

Sistem Satu Arah (SSA (Sistem Satu Arah)) sendiri merupakan salah satu manajemen lalu lintas dengan cara membuat jalan satu arah pada beberapa ruas jalan yang saling terhubung hingga mengelilingi suatu wilayah. Dengan adanya SSA (Sistem Satu Arah), diharapkan konflik kendaraan disimpang-simpang berkurang sehingga pergerakan arus lalu lintas menjadi lebih lancar. SSA (Sistem Satu Arah) sendiri sudah banyak diterapkan pada kota-kota besar di Indonesia, (Susilo & Imanuel, 2018). Konflik kendaraan yang dimaksud seperti kecelakaan kendaraan bermotor akibat padatnya pengguna jalan dengan luas jalan yang tidak seimbang.

Satuan Lalu Lintas Polres Jember bersama Dinas Perhubungan setempat terus mengevaluasi penerapan uji coba sistem satu arah (SSA (Sistem Satu Arah)) yang diterapkan di seputaran Jalan Jawa kampus

Unej Tegal Boto, Kecamatan Summersari, Jember. Sebelumnya Pemkab Jember memutuskan untuk melakukan uji coba atau rekayasa sistem satu arah pada 10 – 31 Oktober 2023 di empat ruas jalan, yaitu Jln. Jawa, Jln. Kalimantan, Jln. Mastrip, dan Jln. Riau. Rekayasa sistem satu arah ini juga tidak berlaku 24 jam, akan tetapi berlaku pada jam-jam tertentu, yaitu pada jam 06.00 – 08.00 dan 16.00 – 18.00 WIB. Penerapan sistem satu arah di jalan Jawa pada hari pertama berdampak pada terjadinya kemacetan di beberapa titik. "Titik kemacetan yang terpantau terjadi di ruas jalan Jawa di sekitaran bundaran gedung DPRD, bundaran mastrip dan simpang empat arongan," ujarnya, Senin (16/10/2023). Menurut Arum, Untuk mengurai dampak kepadatan tersebut, salah satu solusi yakni dengan memperpanjang waktu *traffic light* di bundaran mastrip untuk kendaraan dari arah jalan Kalimantan. Sementara Pakar Lalu Lintas Universitas Jember Sonya Sulistia menyatakan penerapan SSA (Sistem Satu Arah) di seputaran kawasan kampus dapat berjalan efektif jika dalam pelaksanaannya Sebelum munculnya rekayasa sistem satu arah di empat jalur ini, Pemerintah Jember juga melakukan hal serupa pada ruas jalan A.Yani dan Jl.Gajah Mada. Hal ini dilatar belakangi oleh belum adanya keseimbangan antara berkembangnya sarana transportasi dengan prasarana yang tersedia. Adapun dampak yang diharapkan dari diterapkannya rekayasa sistem satu arah ini adalah dapat mengurangi kemacetan pada jam sibuk yang terjadi saat ini. Namun dalam pengaplikasiannya, sistem satu arah sering menuai pro dan kontra dan juga kendala. Seperti contoh rekayasa sistem satu arah yang diberlakukan di empat ruas jalan yang mengelilingi Universitas Jember, yang mana pada awal penerapannya mengakibatkan kemacetan disekeliling titik, serta kecelakaan di beberapa ruas jalan, seperti dua kali kecelakaan di Jalan Kalimantan. Berdasarkan hasil kuesioner sederhana yang digunakan peneliti untuk mengetahui respon masyarakat utamanya pengguna empat ruas jalan tersebut, diperoleh hasil sebagai berikut. Dari 81 orang responden yang mengisi kuesioner, 100% merupakan pengguna jalan di empat ruas jalan tersebut. Kemudian dalam kuesioner tersebut peneliti mengelompokkan beberapa faktor penyebab permasalahan/konflik di empat ruas jalan tersebut yang diperoleh dari hasil observasi langsung, diantaranya adalah:

- a Adanya PKL (Pedagang Kaki Lima) yang berjualan di trotoar jalan

Gambar 1.1 (Jalan Jawa)



b. Parkir di bahu jalan yang memakan sebagian badan jalan

Gambar 1.2 dan 1.3



(Potret Parkir di Jalan Jawa dan Jalan Kalimantan)

c. Semakin Banyaknya pengguna jalan

Gambar 1.4 (Simpang Jalan Mastrip, dan Riau)



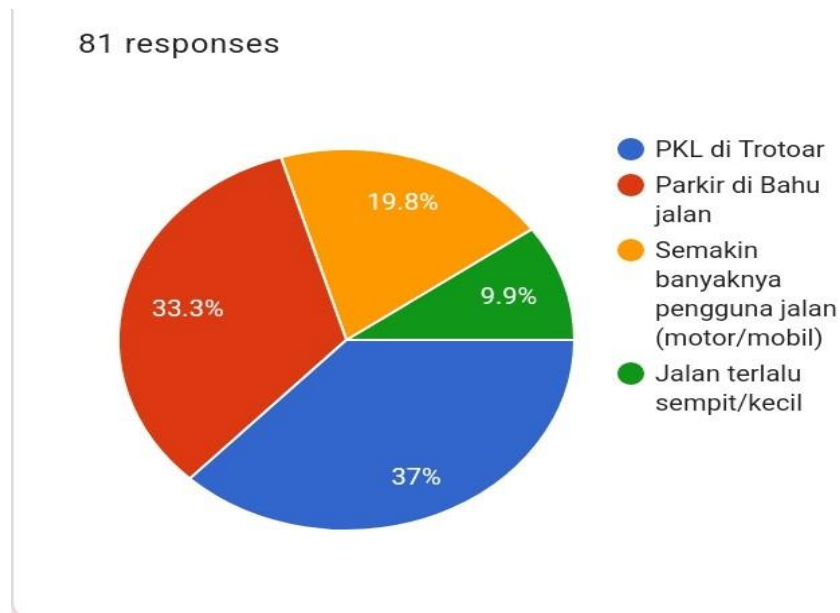
Jalan terlalu sempit/kecil untuk jumlah pengguna jalan yang terlalu banyak



Gambar 1.5 (Jalan Mastrip)

Dan dari kuesioner tersebut responden diminta untuk memilih faktor mana yang paling berpengaruh. Adapun hasil dari survei sederhana ini adalah sebagai berikut:

Diagram 1.1



(Pendapat pengguna jalan terkait faktor penyebab permasalahan di jalan)

Dari paparan tersebut dapat dipahami bahwa, berdasarkan hasil survey diketahui bahwa 37% pengguna jalan setuju bahwasanya penyebab kemacetan paling inti adalah PKL (Pedagang Kaki Lima), kemudian dilanjutkan dengan faktor-faktor lainnya. Kemudian, dari 81 responden tersebut, 46% berpendapat bahwa sistem ini tidak efektif dalam mengatasi kemacetan atau permasalahan lalu lintas.

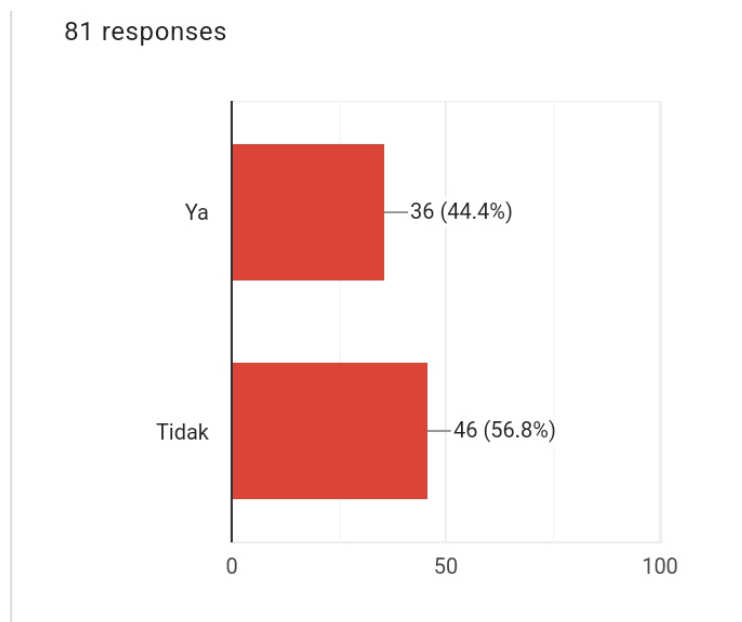


Diagram 1.2

(Respon Pengguna Jalan terkait Efektivitas SSA (Sistem Satu Arah))

Hal ini tentunya harus menjadi tinjauan ulang oleh *policy maker*, apalagi jika melihat adanya wacana SSA (Sistem Satu Arah) akan diberlakukan selama 24 jam. Karena berdasarkan hasil survei sederhana ini, 81.5% dari responden menolak untuk diberlakukannya SSA (Sistem Satu Arah) selama 24 jam.

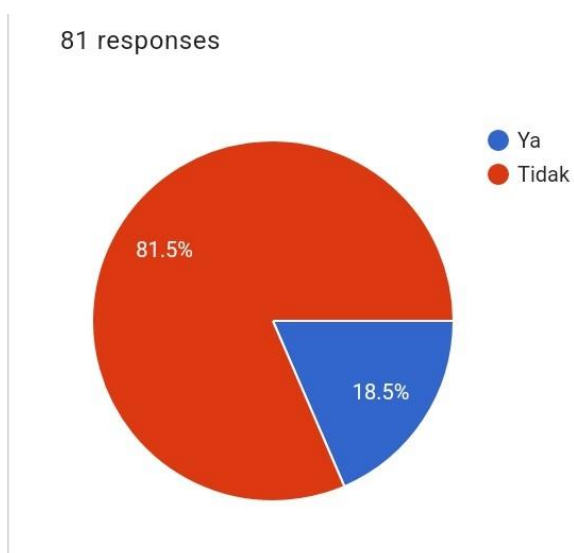


Diagram 1.3

(Respon Pengguna Jalan terkait wacana SSA (Sistem Satu Arah) 24 Jam)

Dari pemaparan di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa perlu pertimbangan yang lebih matang terkait penerapan sistem satu arah ini. Hal ini mengacu pada tata kelola jalan atau manajemen lalu lintas yang efektif dan efisien, sehingga kebijakan yang ditetapkan nantinya dapat menyelesaikan permasalahan

yang ada dan memberikan kebermanfaatan bagi masyarakat, utamanya pengguna jalan. Maka dari itu, dengan adanya hal tersebut dalam penelitian ini, peneliti tertarik untuk meneliti lebih dalam terkait analisis implementasi sistem satu arah di Kawasan Universitas Jember, baik secara filosofis, sosiologis, dan yuridis dengan tujuan yaitu untuk mengetahui lebih dalam terkait implementasi sistem satu arah di empat ruas jalan tersebut, baik secara filosofis, sosiologis, dan yuridis.

Adapun metode penelitian yang digunakan adalah studi literatur dengan tipe penelitian adalah penelitian hukum (*legal research*). Untuk memperkuat analisis, dilakukan juga pengumpulan bahan-bahan melalui penelaahan dokumen, pengamatan (*observasi*), diskusi (*Focus Group Discussion*), wawancara, mendengar pendapat narasumber atau para ahli, dan lain-lain. Pengertian penelitian hukum (*legal research*) dalam hal ini adalah penelitian yang dilakukan dengan mengkaji dan menganalisa substansi peraturan perundang-undangan atas pokok permasalahan atau isu hukum dalam konsistensinya dengan asas-asas hukum, teori hukum termasuk pendapat ahli. Beberapa peraturan perundang-undangan dimaksud antara lain:

1. Undang-Undang 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); Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587), sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang- Undang Nomor 9 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 58, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5679);
2. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 86, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4655);
3. 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);
4. 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);
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 514);
6. 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);

2. Hasil dan Pembahasan

- 1) Undang-Undang 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); Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam ketentuan undang-undang ini diselenggarakan dengan memperhatikan: asas transparan, asas akuntabel, asas berkelanjutan, asas partisipatif, asas bermanfaat, asas efisien dan efektif, asas seimbang, asas terpadu, dan asas mandiri. Adapun tujuan dari lalu lintas sendiri adalah untuk: a) terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa; b) terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa, c) terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Dalam undang-undang ini juga dijelaskan bahwa Negara bertanggung jawab atas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan pembinaannya. Pembinaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud meliputi: perencanaan, pengaturan, pengendalian, dan pengawasan. Undang-undang ini merupakan akar dan payung dari peraturan-peraturan lain yang berkaitan

dengan lalu lintas dan angkutan jalan. Jika dilihat dari kompleksitas dan tujuannya, undang-undang ini sudah cukup mencakup hal-hal yang berkaitan dengan kebutuhan masyarakat. Akan tetapi implementasi dilapangan masih kurang maksimal. Seperti halnya rekayasa SSA (Sistem Satu Arah) di ruas-ruas jalan yang mengelilingi kampus Universitas Jember yang merupakan implementasi dari fungsi Negara atau pemerintah dalam pembinaan seperti yang dijelaskan dalam Undang-undang ini, akan tetapi tujuan seperti terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang tertib, aman, selamat, dan lancar masih belum dapat terealisasi, karena akibat SSA (Sistem Satu Arah) banyak kasus kecelakaan yang terjadi disekitaran kampus. Hal ini juga berkenaan dengan etika berlalu lintas yang juga masih belum dapat terealisasi meskipun payung hukum yang ada sudah melingkupi hal-hal tersebut.

- 2) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587), sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang- Undang Nomor 9 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 58, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5679); Dalam Undang-undang terkait Pemerintah Daerah ini, Pemerintah Daerah diberikan wewenang untuk mengatur dan mengelola wilayahnya sesuai dengan kebutuhan wilayah tersebut, salah satunya adalah dibidang lalu lintas. Dalam realisasinya di Kabupaten Jember terkait rekayasa SSA (Sistem Satu Arah) pemerintah Kabupaten Jember saat ini kerap melakukan dialog publik guna mengatasi permasalahan-permasalahan di Kabupaten Jember dengan metode FGD, salah satunya kemacetan lalu lintas yang berdampak pada diberlakukannya rekayasa SSA (Sistem Satu Arah) ini.
- 3) Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 86, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4655); Peraturan ini adalah peraturan yang membahas lebih detail terkait jalan, meliputi jenis jalan, fungsi jalan, kapasitas jalan, dan manfaat serta tujuan dari masing-masing jenis jalan yang tentunya berbeda dalam hal penggunaan atau pemanfaatannya. Maka dari itu, perlu pertimbangan yang tepat terkait pembangunan jalan dan penertiban jalan karena hal tersebut juga berkaitan dengan efektivitas dan efisiensi jalan
- 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); 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 lintas. Manajemen dan rekayasa lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2, meliputi kegiatan: a. perencanaan; b. pengaturan; c. perkerayasaan; d. pemberdayaan; dan e. pengawasan. Dari kebijakan tersebut dapat dipahami bahwasanya rekayasa SSA (Sistem Satu Arah) merupakan salah satu bentuk dari manajemen dan rekayasa lalu lintas, yang tujuannya untuk mengatasi permasalahan-permasalahan di jalan, seperti halnya kecelakaan, kemacetan, dll. Di dalam Peraturan ini juga dimuat bahwasanya perencanaan yang tepat adalah berdasar pada identifikasi masalah yang tepat, sehingga konflik atau permasalahan di jalan dapat benar-benar teratasi. Namun sayangnya terkait rekayasa SSA (Sistem Satu Arah) di sekitar kampus di jam-jam tertentu masih belum terbukti dapat menyelesaikan masalah sehingga evaluasi dan pengawasan terkait implementasi program perlu dilakukan secara continue.
- 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); Kebijakan berikut untuk percobaan Sistem Satu Arah sangat relevan. Dimana terdapat keramaian kendaraan berlalu lalang, juga harus diterapkan jaringan lalu lintas demi kelancaran berkendara. Fakta di lapangan bahwasanya pihak terkait yaitu dari kepolisian serta dinas perhubungan selalu mengontrol dan menertibkan kelancaran lalu lintas di jam tertentu atau pada rush hour. Pada jam sibuk tersebut bisa dibilang pukul 06.00-08.00 dan

16.00-18.00 dimana kendaraan bisa membludak melintas di jalan sekitar kampus yaitu Jalan Jawa, Jalan Kalimantan, Jalan Riau, dan Jalan Mastrip di Kabupaten Jember.

- 6) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 514). Rambu Lalu Lintas adalah bagian perlengkapan Jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat, dan/atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi Pengguna Jalan. Sebelum diberlakukan rekayasa lalu lintas Sistem Satu Arah di Jalan sekitar kampus, rambu lalu lintas sudah dibuat, dilaksanakan, serta dipatuhi oleh warga masyarakat yang melintas. Terdapat rambu lalu lintas yang berupa pemberhentian dan tiang rambu untuk menertibkan pengendara yang melintas. Juga terdapat papan tambahan, retro reflektif, serta layar monitor perihal rambu lalu lintas. Tidak menutup kemungkinan apabila Sistem Satu Arah diberlakukan 24 jam, akan terdapat beberapa perubahan mengenai rambu lalu lintas di sekitar jalan kampus Jember. Hal ini juga ditujukan untuk kelancaran beserta kesesuaian yang fleksibel untuk pengendara bermotor yang melintas.
- 7) 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); 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 lintas. Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi kegiatan: perencanaan, pengaturan, perekayasaan, pemberdayaan, dan pengawasan. Pedoman pelaksanaan kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas dimaksudkan untuk memberikan acuan bagi pejabat dan petugas yang mempunyai kompetensi di bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas, baik di pusat maupun di daerah, untuk melaksanakan kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas. Tujuan penyusunan pedoman pelaksanaan kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas adalah untuk mewujudkan optimalisasi penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas dalam rangka menjamin keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan. Hal ini juga hendak diterapkan pada pelaksanaan program Sistem Satu Arah.

Optimalisasi penggunaan jaringan jalan dan gerakan Lalu Lintas dilakukan dengan memaksimalkan penggunaan kapasitas ruang lalu lintas melalui:

- a) Penetapan kebijakan penggunaan jaringan Jalan;
- b) Penetapan kebijakan gerakan lalu lintas pada jaringan jalan tertentu; dan
- c) Optimalisasi operasional rekayasa lalu lintas dalam rangka meningkatkan ketertiban, kelancaran, dan efektivitas penegakan hukum.

3. Kesimpulan

Jalan merupakan sarana fisik yang menunjang terlaksananya kegiatan manusia. namun sering kali jalan menimbulkan banyak permasalahan atau problem sosial, seperti halnya kemacetan, kecelakaan lalu lintas, dan lain sebagainya. Sesuai dengan permasalahan yang terjadi di ruas Jalan Jawa, Kalimantan, Mastrip, dan Riau, banyak sekali problem sosial yang terjadi, seperti kemacetan dan kecelakaan, yang hal tersebut dapat diatasi dengan penerapan sistem SSA (Sistem Satu Arah). SSA (Sistem Satu Arah) (Sistem Satu Arah) adalah merupakan salah satu manajemen lalu lintas dengan cara membuat jalan satu arah pada beberapa ruas jalan yang saling terhubung hingga mengelilingi suatu wilayah. Dengan adanya SSA (Sistem Satu Arah), diharapkan konflik kendaraan disimpang-simpang berkurang sehingga pergerakan arus lalu lintas menjadi lebih lancar. SSA (Sistem Satu Arah) sendiri sudah banyak diterapkan pada kota-kota besar di Indonesia, (Susilo & Imanuel, 2018). Hal tersebut tentu merupakan sesuatu yang baru dan dapat menjadi solusi utama dalam mengatasi permasalahan di empat ruas jalan tersebut. Apalagi jika dianalisis permasalahan di empat ruas jalan tersebut juga dikarenakan permasalahan lain seperti PKL yang semakin marak yang tentunya juga berimbas pada parkir dibahu jalan, dan ruang jalan semakin sempit yang pada akhirnya menimbulkan kemacetan dan kecelakaan lalu

lintas. Sehingga SSA (Sistem Satu Arah) menjadi metode paling jitu untuk mengatasi permasalahan tersebut.

Namun, berdasarkan kesimpulan dan hasil analisis yang telah dikemukakan maka dapat dirumuskan beberapa saran dari penelitian ini, yaitu: perlu perbaikan terkait penataan sistem satu arah yang telah ada sehingga sistem ini dapat terlaksana dengan baik dan memberikan dampak yang optimal. Selain itu, karena banyaknya problem sosial yang juga turut serta dalam permasalahan ini, maka perlu pertimbangan yang matang terkait penyelesaian masalah-masalah tersebut, seperti halnya PKL dan parker di bahu jalan, sehingga permasalahan atau konflik antar pengguna jalan dapat benar-benar teratasi.

References*

- [1] Undang-Undang 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] Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587), sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 58, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5679);
- [3] Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 86, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia 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 Menteri Perhubungan Nomor PM 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 514);
- [7] 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);
- [8] Negoro, Y. A., Munawar, A., & Irawan, M. Z. (2018). Analisis Pengaruh Manajemen Kecepatan Terhadap Antrian Kendaraan Pada Exit Gerbang Tol Periode Liburan. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 20(1), 33-48. doi:10.25104/jptd.v20i1.649
- [9] Syaikat, Y., Sarma, M., Falatehan, A. F., & Bahtiar, R. (2015). Analysis of Willingness to Pay (WTP) to Determine Road Pricing in Jakarta. *Scientific Journal of PPI-UKM*, 2(6), 258-260
- [10] Akib, Haedar. 2010. Implementasi Kebijakan: Apa, Mengapa, dan Bagaimana. *Jurnal Administrasi Publik*. Vol.1(1)
- [11] Lembaga Administrasi Negara (LAN) RI. (2003). Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan (BPKP), pengukuran kinerja instansi pemerintah: Modul sosialisasi Sistem Akuntabilitas Kinerja Institut Pemerintah. Lembaga Administrasi Negara (LAN) RI.
- [12] Morlok, E.K. 1991. Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi. Terjemahan Johan K. Hainim. Erlangga, Jakarta.
- [13] Munawar, A. 2004. Manajemen Lalu Lintas Perkotaan. Penerbit Beta Offset, Yogyakarta.
- [14] Sudiartaya, N. 2010. Analisis Kinerja Persimpangan Jalan Tukad Pakerisan – Tukad Barito Dalam Upaya Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas. (Tugas Akhir yang tidak dipublikasikan, Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Udayana, 2010).