

EVALUASI KEBIJAKAN PEMERINTAH KOTA MALANG TENTANG REKAYASA LALU LINTAS DALAM MENGATASI KEMACETAN (Studi Pada Dinas Perhubungan Kota Malang)

Diana Damayanti¹, Suyeno², Langgeng Rachmatullah Putra³

*Jurusan Ilmu Administrasi Publik, Fakultas Ilmu Administrasi, Universitas Islam Malang,
Jl. MT Haryono 193 Malang, 65144, Indonesia
E-mail: damayantidiana248@gmail.com*

ABSTRAK

Kemacetan lalu lintas masih menjadi polemik di Indonesia. Hal ini sering dijumpai di kota-kota besar dan jumlah penduduknya terus bertambah setiap tahunnya, sehingga menimbulkan jumlah kendaraan bermotor yang banyak. Kemacetan merupakan tantangan bagi wilayah metropolitan besar dan kota-kota maju. Skripsi ini merupakan menguraikan tentang gambaran evaluasi kebijakan guna mengatasi kemacetan di Kota Malang. Dengan adanya rekayasa lalu lintas berlandaskan Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan dan dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang melalui Peraturan Wali Kota Malang No 35 Tahun 2013 berkaitan dengan rekayasa lalu lintas. Penelitian ini menerapkan metode kualitatif dengan hasil data yang diuraikan secara deskriptif. Deskripsi hasil penelitian berupa peristiwa maupun fenomena yang ada di lapangan. Fokus penelitian ini adalah evaluasi kebijakan berdasarkan kriteria evaluasi dengan mengacu pada teori William n Dunn. Teori tersebut menyebutkan komponen evaluasi antara lain kecukupan, responsivitas, ketepatan, perataan, efisiensi dan efektivitas. Selain itu, teori yang digunakan adalah kriteria dampak dari Thomas R Dye. Teori ini menguraikan tentang dampak dari segi luar sasaran, tujuan kebijakan, dampak pada kondisi saat ini, dampak untuk kondisi yang akan datang, dan dampak sosial ekonomi. Penelitian ini menghasilkan temuan bahwa dalam pelaksanaan rekayasa lalu lintas di Kota Malang sudah cukup baik. Namun, ada sejumlah hal dalam kebijakan yang masih perlu dievaluasi dalam rangka memperbaiki implementasi kebijakan pada yang akan datang. Hal ini belum maksimal dalam pelaksanaannya karena pemerintah sendiri kurang dalam kerjasama, baik kerjasama dengan masyarakat maupun kerjasama dengan institusi pemerintahan yang lain. Pemerintah juga kurang memperhatikan dampak penerapan peraturan lalu lintas terhadap masyarakat dan tidak efektifnya langkah-langkah perencanaan yang dilaksanakan, karena menimbulkan masalah baru berupa kemacetan di daerah lain.

Kata Kunci: Evaluasi, Rekayasa lalu lintas, Kota Malang

Pendahuluan

Kota besar identik dengan kondisi lalu lintas yang padat. Kepadatan tersebut lantas berdampak pada lalu lintas yang macet. Bahkan setiap tahun sejumlah kota besar di Indonesia selalu mengalami pertumbuhan penduduk. Pertumbuhan penduduk tentunya juga berkibat pada jumlah kendaraan bermotor yang semakin banyak sehingga menyebabkan kemacetan. Kemacetan merupakan tantangan bagi wilayah metropolitan besar dan kota-kota maju. Menurut Boediningsih (2011:122), macet yang terjadi di perkotaan disebabkan oleh sejumlah faktor, seperti banyaknya pengguna jalan, kurangnya polisi lalu lintas untuk mengontrol pengguna jalan. Faktor lain yang menjadi penyebab macet adalah masyarakat yang kurang disiplin, mereka sebagai pengguna jalan acapkali tidak taat terhadap aturan. Diperparah juga dengan angkutan umum yang menyepelkan aturan memperkuat bukti bahwa masyarakat belum disiplin. Banyaknya

kendaraan pribadi juga menambah kemacetan. Setiap tahun volume penjualan kendaraan bermotor meningkat, pemerintah tidak membatasinya. Faktor lain yang menyebabkan kemacetan adalah kurangnya disiplin pengguna jalan yang tercermin dari kurangnya disiplin angkutan umum dalam mematuhi peraturan lalu lintas. Padatnya lalu lintas membuat jalan menjadi sulit dilalui dan berbagai tindakan pengguna jalan yang tidak nyaman, yang secara tidak langsung membahayakan keselamatan jalan.

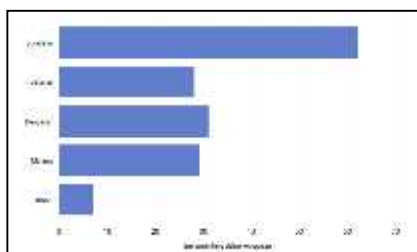
Akibat permasalahan tersebut, pemerintah sebagai institusi telah melakukan berbagai upaya yang menjadi tugasnya dengan memberi layanan terbaik untuk masyarakatnya. Layanan yang masyarakat butuhkan tentu akan menjadi solusi dalam pemecahan dan menekan angka kemacetan di jalanan. Upaya yang sudah dilakukan pemerintah guna mengatasi kemacetan salah satunya tertuang melalui Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 96 Tahun 2015. Peraturan tersebut berisi tentang

manajemen dan rekayasa lalu lintas. Peraturan menteri tersebut adalah acuan para pejabat yang harus bertanggungjawab dalam pelaksanaan rekayasa lalu lintas. Rekayasa lalu lintas sejatinya sudah tertuang dalam Undang-Undang (UU), khususnya melalui UU No.22 Tahun 2009. UU tersebut menguraikan terkait lalu lintas dan angkutan jalan. Secara ringkas, keberadaan UU ini berfungsi untuk menghadirkan lalu lintas yang tertib, cepat, aman, dan selamat.

Salah satunya kota yang mendapati kemacetan yaitu di Kota Malang. Kota Malang merupakan salah satu kota besar di Jawa Timur dengan jumlah peminat belajar yang selalu tumbuh tiap tahunnya. Tidak ayal jika kota ini juga disebut sebagai kota pendidikan. Malang memiliki puluhan institusi pendidikan tinggi mulai dari swasta hingga negeri. Keberadaan institusi itu seolah menjadi efek domino. Di samping memajukan sektor pendidikan, ternyata justru berdampak pada kepadatan lalu lintas. (TribunJatim.com 2022).

Berdasarkan data yang diperoleh, angka kemacetan di beberapa titik Kota Malang terus meningkat sebab ada 450 ribu pelajar dan mahasiswa. Dikutip dari berbagai sumber angka 450 ribu itu terdiri atas data pokok pendidikan dan prakiraan jumlah mahasiswa pendidikan tinggi Kota Malang. Dari 450 ribu dapat dirinci, yaitu siswa Sekolah Dasar sebanyak 70 ribuan lebih, siswa Sekolah Menengah Pertama sekitar 34 ribuan, pelajar Sekolah Menengah Atas (SMA dan SMK) sejumlah 67 ribuan. Diperkirakan juga jumlah pelajar perguruan tinggi di kota Malang kurang lebih 300 ribuan. Jumlah ini diperoleh dari 57 kampus swasta dan 5 kampus negeri di kota Malang. Dari angka tersebut, perguruan tinggi dengan penghuni terbanyak adalah Universitas Brawijaya (UB) dengan total 90 ribuan. Mirisnya, mahasiswa di UB mayoritas merupakan pendatang (radarmalang.jawapos.com 2022). Saat ini khususnya rentan tahun 2022 hingga 2023, macet dengan intensitas parah sering terjadi di sekitar jembatan Soekarno-Hatta.

Gambar 1.1 Kota Termacet di Indonesia



Sumber: databoks.id 2022

Berdasarkan hasil yang diperoleh bahwasanya akar penyebab kemacetan di Kota Malang disebabkan oleh adanya lonjakan penduduk yang tidak diimbangi dengan penambahan infrastruktur jalan, masyarakat yang kurang minat dalam pemakaian transportasi umum justru lebih memilih memakai kendaraan milik pribadi, pendatang yang

akan menetap di dominasi dengan mahasiswa dan pendatang yang akan menetap, semakin bertambahnya transportasi online yang di akibatkan kurangnya lapangan pekerjaan, dan adanya parkir on the street yang mengakibatkan penyempitan ruas jalan.

Data-data kemacetan di atas membuat peneliti memiliki kesimpulan bahwa kebijakan pemerintah kota Malang tahun 2013 No. 35, berkaitan dengan rekayasa lalu lintas perlu dilakukan evaluasi. Hal itu karena masih terjadinya peningkatan angka kemacetan di Kota Malang. Sehingga dibutuhkan Evaluasi diperlukan untuk menilai sejauh mana kebijakan yang diterapkan telah berhasil. Berhasil tidaknya kebijakan dapat terlihat dari hasil atau akibat yang diperoleh. Dunn (2003:609) menyampaikan bahwa kriteria evaluasi kebijakan terdiri atas, efisiensi, pemerataan, ketepatan, responsivitas, kecukupan, dan efektifitas.

Evaluasi keberadaan kebijakan berguna untuk tahu sejauh mana kebijakan berdampak. Di samping itu, penilaian terhadap kebijakan perencanaan lalu lintas kota Malang akan digunakan untuk mengetahui efektifitas dan efisiensi sistem tersebut. Berdasarkan pokok pikiran tersebut, penelitian ini akan menguraikan tentang kebijakan Pemerintah Kota Malang dalam rekayasa lalu lintas untuk mengatasi kemacetan. Dengan harapan dapat berkontribusi baik secara praktis maupun ilmiah untuk evaluasi sehingga kebijakan yang ada dapat lebih baik dari implementasi kebijakan sebelumnya.

Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk analisis dan deskripsi evaluasi kebijakan pemerintah kota Malang Tentang Rekayasa Lalu Lintas Dalam Mengatasi Kemacetan dan dampak dari Kebijakan Pemerintah tentang rekayasa lalu lintas.

Manfaat Penelitian

Sebagai Wawasan Dan Pengayan teori tentang kajian evaluasi kebijakan publik yang dapat digunakan dalam penelitian karya ilmiah dan sebagai landasan pustaka untuk melakukan kajian lanjutan dengan tema yang serupa. Serta dapat menjadi bahan pertimbangan untuk meningkatkan keefektifitas dan efisiensi pemerintah dalam mengambil kebijakan untuk solusi masalah macet di kota Malang. Diharapkan juga dapat menjadi bahan masukan terhadap pemangku kebijakan pemerintah dalam mengatasi kemacetan di Kota Malang.

Tinjauan Pustaka

Kebijakan Publik

Menurut Richard Rose (dalam Suharno, 2008:4) sebagai arah atau pola kegiatan. Lalu menurut Budi Winarno (dalam Suharno, 2008:4) menurutnya, Kebijakan adalah proses yang

mencakup dua hal, yaitu evaluasi dan implementasi. Easton dalam Taufiqurakhman (2014: 3) menjelaskan bahwa kebijakan publik sebagai sarana untuk meningkatkan nilai-nilai bagi seluruh anggota masyarakat. Sementara itu, kebijakan publik dari sudut pandang Thomas R. Dye dalam Winarno (2002:15) berkaitan dengan berbagai hal yang dilakukan oleh pemerintah baik yang dikerjakan maupun tidak. Dengan kata lain, kebijakan publik tidak hanya konsep yang telah pemerintah yang sudah terjadi, tetapi juga yang belum atau bahkan tidak dilakukan.

Evaluasi Kebijakan

Menurut Nugroho (2003:183) suatu kebijakan tidak dapat dilewatkan begitu saja. Kebijakan harus dipantau dengan mekanisme pemantauan yang bernama evaluasi kebijakan. Evaluasi tersebut bertujuan untuk memberi penilaian akan efektivitas dari kebijakan publik sembari mengetahui tolak ukur keberhasilan dari tujuan dari kebijakan. Memahami kesenjangan antara "harapan" dan "kenyataan" membutuhkan penilaian. Dunn (2003:608) memandang evaluasi tidak jauh berbeda dengan taksiran, penilaian dan pemberian angka. Oleh sebab itu, evaluasi mempunyai karakter tertentu yang menjadi pembeda dengan empat analisis, yaitu pandangan masa kini dengan masa lalu, dualitas nilai, pemusatan nilai, dan ketergantungan antara fakta dengan nilai.

Dunn (2003:610) memaparkan terkait indikator dalam evaluasi kebijakan, yaitu efektivitas untuk melihat hasil yang diinginkan, efisiensi dalam rangka mengamati usaha yang diupayakan dalam pencapaian tujuan, kecukupan untuk melihat cukup tidaknya kebijakan dalam mengatasi permasalahan, pemerataan berkenaan dengan seberapa manfaat kebijakan dapat didistribusikan, responsivitas untuk mengetahui bagaimana respon masyarakat terhadap kebijakan dan respon pemerintah terhadap masyarakat, ketepatan berkenaan dengan seberapa kuat asumsi yang melandasi kebijakan

Rekayasa Lalu Lintas

Menurut Rusdiyanto (2014) menjelaskan bahwa rekayasa lalu lintas adalah suatu tahapan perencanaan angkutan yang berkaitan erat dengan perencanaan lalu lintas jalan, jaringan jalan, terminal, kawasan sekitarnya, perencanaan geometrik dan pengoperasian dalam kaitannya dengan moda transportasi untuk menjamin keselamatan, kenyamanan dan efisiensi guna menjamin angkutan penumpang, atau barang. LPM di ITB Rusdiyanto (2014:1) menegaskan bahwa rekayasa lalu lintas adalah perencanaan dan penataan teknis bagian dari prasarana lalu lintas seperti jalan, persimpangan, dan ruang kendaraan. Tujuan perencanaan lalu lintas adalah memanfaatkan kondisi lalu lintas yang ada untuk

menyediakan kondisi lalu lintas agar aman dan lancar tanpa upaya besar.

Kemacetan

Menurut (Tamin, 2000). Kemacetan adalah situasi adalah suatu keadaan dimana lalu lintas berhenti karena terhambatnya pergerakan kendaraan. Kemacetan meningkat ketika lalu lintas sangat padat sehingga kendaraan sangat berdekatan. Lalu lintas macet sekurang-kurangnya terjadi akibat tiga faktor, yaitu pengguna eksisting yang dilarang, pengemudi kendaraan tidak tetap, dan kurangnya petugas. Ada juga faktor lain seperti, tidak patuh lalu lintas, parkir kendaraan sembarangan di marka jalan, tidak adanya jembatan untuk menyebrang, dan ketiadaan batas lalu lintas. Faktor ini terkadang juga diperparah dengan kebiasaan masyarakat yang tidak disiplin, tidak tertib, munculnya parkir liar, dan pengendara yang sering memakai akses pejalan kaki.

Metode Penelitian

Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif, hasil penelitian diuraikan secara deskriptif, sehingga dapat dikatakan metode penelitian ini adalah kualitatif deskriptif. Dalam analisis ini, hasil penelitian berdasarkan pengetahuan lapangan dideskripsikan dan kemudian diberikan interpretasi dan kesimpulan. Langkah pertama peneliti adalah mengelompokkan, mengkategorikan, dan kemudian melakukan analisis deskriptif kualitatif terhadap data untuk menghasilkan pemahaman dan definisi ilmiah, sehingga diperoleh gambaran yang sistematis tentang evaluasi tindakan rekayasa lalu lintas dalam mengatasi kemacetan di Kota Malang.

Fokus Penelitian

Fokus penelitian ini digunakan untuk pemusatan permasalahan yang akan dibahas dalam uraian pada bagian selanjutnya. Terdapat dua fokus penelitian ini, selanjutnya dijelaskan sebagai berikut:

- 1) Evaluasi Kebijakan Pemerintah Kota Malang tentang rekayasa lalu lintas dalam mengatasi kemacetan dengan sub fokus menggunakan teori William N Dunn, (2003): Efektivitas kebijakan rekayasa lalu lintas, Efisiensi kebijakan yang telah diimplementasikan, Kecukupan dalam pelaksanaan kebijakan rekayasa lalu lintas, Pemerataan kebijakan, Responsivitas seberapa jauh suatu kebijakan dapat memuaskan kebutuhan atau preferensi dan Ketepatan suatu kebijakan.
- 2) Dampak dari Kebijakan Pemerintah tentang rekayasa lalu lintas dengan sub fokus sebagai berikut: Dampak Sosial ekonomi berupa kepuasan masyarakat khususnya dari pihak swasta terhadap kebijakan rekayasa lalu lintas, Dampak pada keadaan di luar sasaran dan

tujuan kebijakan, dan Dampak pada keadaan-keadaan sekarang dan keadaan di masa yang akan datang.

Situs dan Latar Penelitian

Penelitian ini berlangsung di dinas perhubungan kota Malang. Lokasi tersebut dipilih karena dinas terkait bertugas untuk menyusun sekaligus pelaksanaan kebijakan daerah untuk bidang lalu lintas di kota Malang.

Sumber Data

Dalam penelitian kualitatif, sumber informasi (*resource people*), perannya sebagai pembawa informasi, sangatlah penting. Disini peneliti dan narasumber mempunyai kedudukan yang sama tidak hanya menjawab pertanyaan peneliti tetapi sebagai penyaji informasi yang dimilikinya.

a) Data Primer

Data primer kajian ini dilakukan melalui wawancara. Wawancara dilakukan dengan empat narasumber, yaitu kepala seksi bagian manajemen dan rekayasa lalu lintas, kepala bidang lalu lintas, kepala seksi bagian manajemen dan rekayasa lalu lintas, staff pengendalian operasional bagian lalu lintas, dan masyarakat terdampak rekayasa lalu lintas.

b) Data sekunder

Data ini diperoleh dari Undang-Undang Peraturan-peraturan, LAKIP, SAKIP DISHUB Kota Malang, Berita Acara Hasil Kesepakatan Forum Lalu Lintas Kota Malang, Dokumen Evaluasi Sinkronisasi Tataran Transportasi Lokal dengan Tataran Transportasi wilayah di Provinsi Jawa Timur.

Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data penelitian ini menggunakan teknik berikut:

a. Observasi

Observasi dilakukan dengan wawancara sekaligus melakukan observasi dengan cara meminta izin untuk mengamati secara langsung. Hal ini dilakukan sampai benar-benar mendapatkan data yang valid.

b. Wawancara

Dalam metode ini peneliti melaksanakan wawancara 4 kali pertemuan secara tatap muka dengan mengontrol waktu dalam pelaksanaan wawancara yang dilakukan selama 1-2 jam dan menggunakan pedoman wawancara yang bertujuan untuk mempermudah pewawancara dalam memperoleh informasi.

c. Dokumentasi

Beberapa dokumentasi yang peneliti lakukan dalam penelitian di DISHUB kota Malang berupa tangkapan layar dari kanal resmi dinas,

gambar dari kanal resmi dinas, dan foto dari subjek penelitian.

Teknik Analisis Data

Teknik analisis data penelitian ini mengacu pada pendapat Miles & Huberman (2014). Langkah analisis data dilakukan sebagai berikut:

1) Pengumpulan Data (*Data Collection*)

Teknik yang digunakan adalah observasi wawancara dan dokumentasi informasi dari wawancara dengan narasumber subjek penelitian tentang evaluasi kebijakan perencanaan transportasi Dinas Perhubungan Kota Malang. Baik pengamat maupun peneliti serta dokumentasi yang dikumpulkan oleh peneliti selama observasi di lokasi penelitian.

2) Kondensasi Data (*Data Condensation*)

Reduksi data dilakukan untuk transformasi data setengah jadi dari catatan lapangan menjadi uraian yang lebih kongkrit. Data dari hasil reduksi diharapkan memberi deskripsi jelas untuk penelitian ini.

3) Penyajian Data (*Data Display*)

Dalam penelitian ini data diuraikan secara naratif. Artinya data dari informan diinterpretasi dengan kalimat narasi. Selain itu data juga disajikan dalam bentuk gambar dan tabel. Kedua hal itu berfungsi untuk memudahkan penyajian. Penyajian data diolah dari hasil wawancara, dokumentasi, dan observasi di Dishub kota Malang.

4) Penarikan Kesimpulan (*Concluding verifying*)

Kesimpulan ini diambil setelah melakukan penelitian dengan memperhatikan hasil observasi atau wawancara, dokumentasi. Dari data asli, yang belum tersedia untuk dianalisis setelah reduksi bahan, ditarik dan disajikan. Pada tahap awal, peneliti mencoba memahami informasi yang terkumpul. Kemudian buat pola, hubungan, dan kesamaan yang sering muncul dalam penelitian. Berdasarkan informasi yang dibagikan melalui langkah-langkah di atas, kesimpulannya adalah awal. Jika perlu, revisi data dilakukan dengan mengumpulkan informasi baru untuk menarik kesimpulan. Melalui analisis data ini dapat diketahui bagaimana mengevaluasi kebijakan perencanaan lalu lintas kota Malang.

Keabsahan Data

Keabsahan data berfungsi sebagai pemeriksaan ulang. Keabsahan tersebut juga berguna untuk *credibility* (kredibilitas) atau uji kepercayaan dari hasil penelitian. Dalam penelitian ini terdapat 4 teknik pengecekan, dijelaskan sebagai berikut:

a) Perpanjangan pengamatan. Teknik ini dilakukan dengan pengamatan dan wawancara ulang terkait dengan hal-hal baru yang belum terjawab pada proses penelitian pertama. Dari

- perpanjangan diharapkan agar informasi lebih transparan. Dalam penelitian perpanjangan pengamatan dilakukan sebanyak empat kali.
- b) Meningkatkan kecermatan dalam penelitian agar lebih teliti dan terjadi secara kesinambungan. Teknik ini berguna agar informasi aman dan peristiwa yang berjalan dapat terekam secara sistematis dan terarah. Peningkatan akurasi dalam penelitian juga berguna untuk melakukan cek ulang terkait kebenaran dari informasi yang ditemukan. Oleh sebab itu, teknik memberi gambaran sistematis sekaligus ringkas dari data yang didapatkan.
 - c) Triangulasi digunakan untuk memperoleh kevalidan data. Dalam penelitian ini digunakan triangulasi sumber. Kredibilitas bahan diperiksa dengan bantuan triangulasi sumber. Ini melibatkan meninjau informasi yang diperoleh dari berbagai sumber sehingga peneliti dapat menganalisisnya. Hasilnya berupa kesimpulan yang sudah ada kecocokan dengan sumber data. Selain wawancara dengan sumber data, dilakukan juga observasi partisipan berupa dokumen resmi, gambar, foto, arsip, maupun teks catatan pribadi dan arsip sejarah.
 - d) Penelitian ini menggunakan bahan referensi dilengkapi dengan pendukung. Hal tersebut sebagai bukti dari informasi yang ditemukan. Penelitian ini menggunakan dokumen lengkap seperti foto atau dokumen otentik sebagai pendukung validitas data.

Pembahasan

Evaluasi Kebijakan Pemerintah Kota Malang Tentang Rekayasa Lalu Lintas Dalam Mengatasi Kemacetan

1. Efektivitas Kebijakan Rekayasa Lalu Lintas

Kriteria evaluasi rekayasa lalu lintas ini dilihat pada pencapaian suatu target kebijakan. Hal itu sejalan dengan pembangunan jangka panjang maupun kebijakan tingkat nasional berkaitan dengan tata kelola lalu lintas kota Malang. Dishub merupakan penanggung jawab pelaksanaan pengendalian lalu lintas kota Malang. Oleh sebab itu, dinas ini seharusnya membangun koordinasi sekaligus menyusun analisa, laporan, dan evaluasi penerapan berlandaskan kinerja maupun data yang sudah terlaksana. Rekayasa yang dilaksnkan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang sudah sesuai ketentuan yang ada di UU tahun 2009 No. 22 yang berisi lalu lintas dan angkutan jalan. Hal tersebut sudah dilakukan sejak 10 Tahun kebijakan Wali Kota Malang melalui Peraturan Wali Kota Tahun 2013 No. 35. Adapun wilayah yang sudah dilakukan rekayasa kawasan lowokwaru, kawasan Klojen, kawasan Kedungkandang, kawasan Blimbing, kawasan Sukun

Pencapaian target dan hasil kegiatan rekayasa lalu lintas yang sudah dilakukan Dishub kota Malang berupa rekayasa jalan dengan lalu lintas satu arah. Oglesby (1993: 409) memandang bahwa lalu lintas satu arah merupakan lajur kendaraan bergerak dengan hanya satu arah atau satu jurusan saja. Pelaksanaan kegiatan rekayasa lalu lintas di Kota Malang setiap tahunnya sudah berjalan cukup baik. Namun, pada hasil penerapan kebijakan rekayasa ini menimbulkan permasalahan baru, yaitu timbulnya kemacetan pada wilayah lain. Pemerintah hanya memfokuskan pada satu permasalahan saja, padahal dalam perencanaan telah dilakukan kajian untuk menganalisis masalah dan dampak. tetapi Pemerintah tidak melihat dan berfikir terhadap masalah-masalah baru yang timbul dari adanya kebijakan tersebut. Jalan satu arah dianggap pantas jika sarana dan prasarana dapat menundukung dan menunjang kebijakan tersebut. Kebijakan rekayasa lalu lintas dikatakan tidak efektif karena tidak ada jalan alternatif yang mendukung dan menunjang itu semua, tidak efektif juga karena masih banyak pelanggaran oleh masyarakat. Jarak dan waktu juga menjadi suatu permasalahan. Karena waktu yang dibutuhkan hampir sama dengan waktu kemacetan terjadi.

2. Efisiensi Pada Kebijakan Rekayasa Lalu Lintas

Efisiensi dalam hal ini dimaknai sebagai intensitas usaha yang telah diupayakan dalam pencapaian hasil. Menurut Dunn (2003:610), identifikasi akar masalah kemacetan di suatu kota terjadi akibat beberapa faktor. Hal serupa tentunya juga berlaku di kota Malang. Faktor tersebut antara lain, jumlah kendaraan yang semakin bertumbuh tidak berimbang dengan kapasitas jalan, kurangnya minat masyarakat terhadap angkutan umum sehingga sebagian besar memilih menggunakan kendaraan pribadi, kepadatan penduduk yang disebabkan oleh pendatang yang menetap, mengingat Kota Malang sebagai Kota Pendidikan, adanya parkir liar *on the street* menyebabkan sempitnya ruas jalan, dan semakin banyaknya transtoprtasi online akibat dari kurangnya lapangan pekerjaan.

Strategi yang dilakukan Dinas Perhubungan untuk mengatasi kemacetan yaitu manajemen kapasitas yang diterapkan dengan perubahan pada layout pertemuan jalan atau rekayasa jalan satu arah. Data Dishub Kota Malang mengungkap puluhan titik di Kota Malang yang telah mendapati rekayasa lalu lintas berupa jalan satu arah. yaitu pada Jl. BS Riyadi, Jl. Kauman, Jl. Arief Rahman Hakim, Jl. Kyai Hasyim Asy'ari, dan Jl. Aries Munandar, Jalan Mayjend Panjaitan, Jembatan Kedungkandang, Jembatan Tunggulmas,

Simpang kaliurang kawasan Alun-Alun Kota Malang, Balai Kota Malang, Jalan Besar Ijen, Pasar Besar, dan kawasan kayu Tangan Klojen. Melihat kondisi tatanan Kota Malang semakin padat dan ruas jalan semakin menyempit sehingga Dinas Perhubungan Kota Malang menerapkan kebijakan rekayasa lalu lintas berupa jalan satu arah, rekayasa jembatan, dan rekayasa simpang. Selain penerapan rekayasa lalu lintas satau arah, untuk mengatasi kemacetan pemerintah Kota Malang menerapkan program RTTIC dan ATCS. Fungsi RTTIC dan ATCS memantau arus lalu lintas secara real time, sedangkan program ATCS memantau dan memantau lalu lintas di persimpangan yang dipasang CCTV serta sebagai sarana pemantauan dan pengendalian waktu lalu lintas di persimpangan.

Berdasarkan analisis, beberapa usaha yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan dalam mengatasi kemacetan kurang efisien Karena manfaat yang belum dirasakan oleh masyarakat dan kemacetan masih banyak terjadi pada titik-titik lain. Tidak efisiennya dari kebijakan tersebut juga karena karena kurangnya dukungan dari sarana prasarana, moral dan perilaku masyarakat serta dukungan dari berbagai pihak untuk membuat kebijakan ini menjadi kebijakan yang berhasil dan tepat sasaran.

3. Kecukupan Rekayasa Lalu Lintas

William N. Dunn (2003:430) mengatakan bahwa kecukupan berkenaan dengan seberapa cukup kebijakan rekayasa lalu lintas ini dapat mengatasi kemacetan di Kota Malang. Dalam penerapan rekayasa lalu lintas, Dinas Perhubungan memiliki target dalam pencapaian kebijakan. dapat dijelaskan bahwa bahwasanya target untuk mengurangi kemacetan di Kota Malang setiap tahunnya dilihat dari 5 Tahun ke belakang cukup berkurang, yang artinya menurut data bahwa kemacetan di Kota Malang semakin berkurang. Akan tetapi bukti dari capaian dalam mengurangi kemacetan pada tahun 2020- 2021 mengalami penurunan yang drastis dari tahun-tahun sebelumnya. Hal ini dibuktikan pula dari adanya laporan dari Perusahaan analisis data lalu lintas, INRIX yang menyatakan bahwasanya Kota Malang menduduki posisi kota termacet ke-4 di seluruh Kota yang ada di Indonesia.

Pelaksanaan rekayasa lalu lintas sudah berjalan baik dan mencapai hasil yang diinginkan yaitu dengan berkurangnya kemacetan pada wilayah yang telah mendapati rekayasa lalu lintas. Namun masih kurang cukupnya kebijakan rekayasa lalu lintas terhadap simpang, dilihat dari data yang diperoleh peneliti yaitu hasil dari kinerja simpang bahwa pada setiap simpang di Kota

Malang masih mendapati kemacetan yang sangat tinggi hal tersebut dilihat dari jumlah perhitungan tingkat kemacetan bahwa jalan bersimpang rata-rata pada kondisi F (terjadi kemacetan parah). Sedangkan pada ruas jalan di Kota Malang rata-ratanya pada kondisi A (Arus stabil) artinya kepadatan hanya pada wilayah-wilayah tertentu saja. Jadi, kecukupan rekayasa lalu lintas di Kota Malang dikatakan kurang cukup, karena kebijakan tersebut hanya mampu mengurangi kemacetan pada ruas jalan yang menghasilkan perhitungan LoS rata-rata pada Kondisi A, sedangkan untuk kinerja jalan bersimpang kebijakan tersebut belum mampu mengatasi kemacetan yang rata-rata setiap simpang di Kota Malang pada kondisi F.

4. Perataan Kebijakan Rekayasa Lalu Lintas

Perataan disini berkaitan seberapa rata biaya dan manfaat didistribusikan. Dalam melakukan kebijakan, pihak Dinas Perhubungan memerlukan sumber daya. Sumber Daya yang digunakan yaitu dari APBD Kota Malang yang sudah ditetapkan dengan SK Wali Kota dan sudah dianggarkan dalam rencana strategis Dinas Perhubungan Kota Malang setiap tahunnya, yang disusun setiap tahunnya. Anggaran untuk melaksanakan kebijakan cukup besar dan dalam jangka lima tahun kebelakang terus mengalami peningkatan. Akan tetapi dengan biaya yang setiap tahunnya meningkat namun hasil capaian dalam mengatasi kemacetan setiap tahunnya menurun.

Perataan output yang dihasilkan dari kebijakan rekayasa lalu lintas yaitu tertuang pada rencana strategis Dinas Perhubungan Kota Malang. Dari data Dinas Perhubungan terdapat 39 titik yang telah dilaksanakan rekayasa lalu lintas. Adapun pelaksanaannya, dilakukan di semua kecamatan yang ada di Kota Malang dengan skala prioritas pada titik-titik kemacetan tertinggi pada wilayah tersebut. Adapun kecamatan yang dimaksud yaitu, manajemen rekayasa lalu lintas kecamatan lowokwaru, kecamatan kawasan klojen kesamatan kedungkandang, kecamatan blimbing, dan kecamatan sukun.

5. Responsivitas Terhadap Kebijakan Rekayasa Lalu Lintas

Menurut William N. Dunn (2003:437) berkenaan dengan seberapa jauh suatu kebijakan dapat memuaskan kebutuhan, preferensi masyarakat. Dalam hal ini ditinjau dari respon masyarakat terhadap kebijakan rekayasa dan respon pemerintah terhadap masyarakat. Dari penerapan kebijakan rekayasa lalu lintas, pemerintah Kota Malang memberikan kebebasan berbicara yang dimaksud, bebasnya masyarakat dalam menanggapi kebijakan.

Penerapan arus satu arah tersebut, mendapatkan keluhan dan protes dari masyarakat sekitar di kawasan Kayutangan, termasuk para pengemudi angkutan umum yang melintas di Jalan Basuki Rachmat. Pada sejumlah sudut kota, terpampang banner yang menyatakan menolak pemberlakuan satu arah tersebut. Dikutip dari detik.com dalam lamannya menyamapikan bahwa terlihat *banner* penolakan satu arah bermunculan di sekitar Jl. Semeru, Jl. Arjuno hingga Jl. Basuki Rahmat. Bahkan, coretan penolakan juga terlihat di aspal Jalan. Adapun penolakan dari supir angkot dengan melakukan demo semata-mata agar pemerintah memperhatikan nasib mereka. Strategi ini diambil dan dipilih oleh masyarakat adalah sebagai bentuk kekecewaan yang pemimpinnya tidak memperhatikan secara luas.

Selanjutnya yaitu respon pemerintah terhadap msyarakat terkait kebijakan rekayasa lalu lintas. Dari adanya penolakan pemerintah telah merespon dengan baik. Untuk menampung aspirasi ini, Pemerintah Kota Malang merespon secara langsung dengan mengajak negoisasi perwakilan supir angkot ke dalam Balai Kota. Dan pihak Dinas Perhubungan memberikan penjelasan bahwa seluruh kebijakan pemerintah itu berproses. Selain tanggapan secara langsung yang dilakukan. Pemerintah memberikan fasilitas berupa aplikasi Sambat Ker. Aplikasi tersebut sebagai wadah untuk menyampaikan saran, kritik dan lain-lain. Aplikasi tersebut bisa digunakan untuk menyampaikan kritik, saran ke seluruh Dinas di lingkungan pemerintah Kota Malang termasuk ke Dinas Perhubungan.

6. Ketepatan Kebijakan Rekayasa Lalu Lintas.

Ketepatan merujuk pada seberapa kuat kebijakan dalam melandasi preferensi. Dalam melaksanakan kebijakan, keterlibatan berbagai pihak penting dilakukan untuk menunjang keberhasilan suatu kebijakan. Adanya sifat saling mempengaruhi agar suatu kebijakan tersebut dapat berubah atau condong ke arah kebijakan yang lebih baik guna mensejahterakan lingkungan sekitar. Pihak-pihak yang dianggap penting dan terlibat secara langsung yaitu Dinas Perhubungan, sebagai pihak yang membuat, mengawasi dan melaksanakan kebijakan tersebut. Pihak kepolisian unit lalu lintas sebagai pihak yang ikut serta dalam mengimplementasikan dan mengawasi kebijakan rekayasa lalu lintas, sebagai pihak yang berkontribusi dalam masyarakat yang bertujuan memberikan rasa aman, nyaman dan tentram. Pihak akademisi yaitu sebagai pihak yang menganalisis, apakah kebijakan tersebut layak diterapkan, apakah kekurangan dan kelebihan dari kebijakan tersebut.

Berdasarkan hasil observasi, peneliti melihat bahwa kegiatan rekayasa lalu lintas tepat sasaran karena kebijakan telah mampu mengurangi kemacetan pada titik yang ditentukan pada saat perencanaan. Namun, setelah diterapkannya kebijakan rekayasa pada wilayah tersebut justru memberikan beban pada jalan lain dan mengakibatkan kepadatan. Jika dibandingkan dengan target dalam mengurangi kemacetan masih kurang dari target pencapaian. Tetapi kebijakan sudah mampu mengurangi kemacetan pada sasaran yang ditentukan. Namun, kebijakan tersebut menimbulkan permasalahan baru seperti pada kawasan kayu tangan heritage setelah diterapkan rekayasa lalu lintas jadi menyebabkan macet pada kawasan Jl. Merdeka Timur Kiduldalem dan kawasan alun-alun kota Malang, rekayasa jembatan kedung kandang mengakibatkan kepadatan pada jalan mayjend sungkono, rekayasa pada jembatan tunggulmas menyebabkan kemacetan pada penumpukan kendaraan terjadi di Jl. Raya Tlogomas, tepat di pangkal untuk kendaraan dari arah Saxophone. Hal tersebut membuktikan bahwasanya kebijakan rekayasa lalu lintas tepat sasaran dalam mengurangi kemacetan pada wilayah rekayasa saja. Tetapi, kebijakan tersebut, kurang tepat jika dilaksanakan dalam jangka panjang karena terbukti menimbulkan dampak-dampak baru. Namun kebijakan harus tetap dilakukan karna berdasarkan peraturan Nasional, Peraturan Provinsi dan Peraturan Daerah.

Dampak Dari Kebijakan Pemerintah Tentang Rekayasa Lalu Lintas

1. Dampak Sosial Ekonomi

Suatu kebijakan dapat dipandang sebagai hasil atau efek ketika kebijakan tersebut benar-benar dilaksanakan. Hal ini dikarenakan efek yang dihasilkan tidak langsung terlihat dalam waktu singkat. Efeknya terbatas waktu. Salah satu jenis pengaruh adalah pengaruh individu. Menurut Samodra Wibawa (1994:60) Terdapat beberapa indikator yang dapat dijadikan pedoman dasar untuk menentukan apakah dampak terhadap individu dapat bersifat biologis/fisik, psikologis, ekonomi dan sosial/pribadi.

Berdasarkan hasil penelitian ditemukan setelah diberlakukan rekayasa lalu lintas satu arah masyarakat merasakan cenderung mengalami penurunan. Kebijakan tersebut benar mengurangi kemacetan pada kawasannya, tetapi masalah lain timbul yaitu masalah pendapatan yang terdampak rekayasa. bahwa perekonomian para pelaku usaha di kawasan kayu tangan heritage mengalami penurunan yang drastis. Salah satu kios es pada kawasan

tersebut sebelum diberlakukannya rekyasa mengais Rp.250.000 ribu sampai Rp. 300.000 ribu per hari, kini pendapatannya turun jadi Rp. 150.000 sudah paling tinggi bahkan dibawahnya. Dari informasi tersebut, bahwa dengan adanya kebijakan rekayasa lalu lintas memberikan dampak ekonomi yang buruk. Padahal pada kawasan tersebut mayoritas pedagang sebagai penghasilannya sehari-hari. Selain pelaku usaha pada kawasan kayu tangan, dampak juga dirasakan para pekerja supir angkot, mereka mengatakan bahwa kebijakan satu arah dapat semakin mematikan penghasilan para sopir yang saat ini terus menurun disisi lain harga BBM naik.

Masalah ekonomi yang ditimbulkan oleh kebijakan rekayasa lalu lintas membuat masyarakat merasa geram dan kecewa. Selain berdampak pada ekonomi masyarakat sekitar, kebijakan tersebut juga berdampak pada kenyamanan dan keamanan masyarakat karena dengan diberlakukannya satu arah, ruas jalan semakin lebar sehingga dijadikan arena kebut-kebutan kendaraan hal tersebut juga akan berdampak pada keselamatan, dan kriminalitas

2. Dampak Pada Keadaan Di Luar Sasaran Dan Tujuan Kebijakan

Dari hasil analisis dapat diketahui, kebijakan rekayasa lalu lintas yang sudah dilaksanakan oleh DISHUB Kota Malang kurang lebih selama 10 Tahun banyak menimbulkan dampak-dampak diluar sasaran dan tujuan kebijakan. Adapun dampak kejadian diluar sasaran dalam target kebijakan rekayasa lalu lintas di Kota Malang diantaranya. Masih banyaknya pelanggaran dari masyarakat untuk menaati peraturan karena belum terbiayanya masyarakat dengan jalan satu arah, Menimbulkan konflik sosial, yang dimaksud kebijakan yang tidak tepat atau merugikan kelompok masyarakat tertentu dapat memicu konflik sosial dan ketegangan antar kelompok. Konflik sosial dapat mengganggu stabilitas sosial, dengan diberlakukannya rekayasa terjadi konflik sosial pada supir angkutan umum kota dimana mereka saling berebut penumpang karena adanya rekayasa lalu lintas yang membuat mereka kehilangan sebagian wilayah untuk mendapatkan penghasilan. Selain konflik sosial, kebijakan tersebut juga menimbulkan penurunan kepercayaan publik terhadap pemerintah, karena kebijakan dianggap merugikan oleh masyarakat terdampak yaitu dampak buruk pada kondisi perekonomian mereka. Selain kejadian-kejadian tersebut, dampak diluar sasaran terjadi juga karena masih tingginya angka kemacetan di Kota Malang. Sebagai contoh pada wilayah Tlogomas, dengan adanya rekayasa jembatan Tunggulmas. Hal tersebut belum mencapai sasaran dan tujuan dari

adanya rekayasa, karena masih banyaknya keluhan dari masyarakat dianggap bukan sebagai solusi untuk memecah kepadatan lalu lintas justru menambah kemacetan yang semakin parah.

3. Dampak Pada Keadaan Sekarang Dan Keadaan Di Masa Yang Akan Datang

Dalam evaluasi bentuk ini dilakukan perbandingan antara dua waktu yaitu sebelum dan sesudah program dilaksanakan. Dalam hal ini peneliti melakukan penelitian yang difokuskan pada wilayah yang sedang melaksanakan rekayasa lalu lintas pada tanggal 20 Februari 2023. Berdasarkan hasil wawancara, dampak yang dirasakan sekarang baik dari masyarakat maupun pemerintah terkait pelaksanaan rekayasa lalu lintas pada kawasan kayu tangan heritage menunjukkan hasil yang kurang baik. Karena dampak-dampak yang dirasakan masyarakat sekitar terkait dampak sosial ekonomi, dampak kenyamanan, keamanan dan dampak penambahan kemacetan yang semakin tinggi pada wilayah lain.

Berdasarkan hasil penelitian, Melihat dampak yang sudah dirasakan dari adanya rekayasa lalu lintas yaitu sudah mampu mengurangi kemacetan di beberapa wilayah sehingga kebijakan rekayasa lalu lintas cukup mumpuni untuk dilaksanakan dalam jangka 5 tahun kedepan. Hal ini melihat dari hasil kajian bahwasanya belum ada solusi lain dalam mengatasi kemacetan lalu lintas yang disebabkan oleh beberapa faktor selain rekayasa lalu lintas antara lain penyebab kemacetan di kota Malang yaitu jalan yang tidak bisa bertambah, kendaraan pribadi dan kurangnya angkutan umum. Selain melihat dari dampak yang dirasakan, kebijakan ini memang harus dilakukan karena berdasarkan peraturan menteri perhubungan dan peraturan Wali Kota Malang.

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan pada bab sebelumnya mengenai Evaluasi Kebijakan Pemerintah Kota Malang Dalam Mengatasi Kemacetan dengan menggunakan indikator-indikator menurut William n Dunn dan Thomas R Dye dapat disimpulkan dengan indikator-indikator berikut:

1. Efektivitas Kebijakan Rekayasa Lalu Lintas, Ditemukan bahwasanya efektivitas dari implementasi kebijakan rekayasa lalu lintas di Kota Malang yang ditinjau dari kegiatan yang dilaksanakan dan hasil dari kegiatan rekayasa, dapat dikatakan tidak efektif karena berdasarkan hasil temuan bahwa penerapan kebijakan rekayasa ini menimbulkan permasalahan baru, yaitu timbulnya kemacetan

- pada wilayah lain, tidak ada jalan alternatif yang mendukung dan menunjang, dan waktu yang dibutuhkan hampir sama dengan waktu kemacetan terjadi.
2. Efisiensi Pada Kebijakan Rekayasa Lalu Lintas, Dari hasil analisis akar masalah kemacetan: kepadatan penduduk, kurang minat angkutan umum, kapasitas jalan, transportasi online, parkir on the street. Ditemukan beberapa usaha yang telah dilakukan oleh Dinas Perhubungan dalam mengatasi kemacetan di Kota Malang dapat dikatakan kurang efisien, karena berdasarkan hasil temuan kurangnya dukungan dari sarana prasarana, moral dan perilaku masyarakat serta dukungan dari berbagai pihak untuk membuat kebijakan ini menjadi kebijakan yang berhasil dan tepat sasaran serta manfaat yang kurang dirasakan oleh masyarakat.
 3. Kecukupan Rekayasa Lalu Lintas, Ditemukan bahwasanya pelaksanaan rekayasa lalu lintas sudah berjalan baik dan mencapai hasil yang diinginkan yaitu dengan berkurangnya kemacetan pada wilayah yang telah mendapati rekayasa lalu lintas. Namun masih kurang cukupnya kebijakan rekayasa lalu lintas terhadap simpang. Capaian dalam mengatasi kemacetan di Kota Malang dalam 3 tahun kebelakang masih kurang mencapai target. Sedangkan dilihat dari kecukupan rekayasa lalu lintas di Kota Malang dikatakan kurang cukup karena kebijakan tersebut hanya mampu mengurangi kemacetan pada ruas jalan.
 4. Perataan Kebijakan Rekayasa Lalu Lintas, telah didistribusikan secara merata dengan tujuan untuk memberikan manfaat merata pada pengguna jalan, karena jalan setiap Kota Malang menghubungkan pada jalan wilayah-wilayah lain. Sedangkan perataan pada biaya kebijakan, sumber Daya yang digunakan yaitu dari APBD Kota Malang yang sudah ditetapkan dengan SK Wali Kota dan sudah dianggarkan dalam rencana strategis Dinas Perhubungan Kota Malang.
 5. Responsivitas Terhadap Kebijakan Rekayasa Lalu Lintas, Berdasarkan hasil analisis, bahwasanya respon masyarakat terhadap masyarakat dikatakan kurang baik, ditunjukkan dengan adanya aksi penolakan-penolakan yang dilakukan masyarakat terhadap pemerintah. Sedangkan, respon pemerintah terhadap masyarakat sudah baik, karena pemerintah menanggapi respon tersebut secara langsung berupa, adanya pengajakan negoisasi dengan masyarakat
 6. Ketepatan Kebijakan Rekayasa Lalu Lintas, Ditemukan bahwasanya dengan penerapan kebijakan pada wilayah-wilayah tersebut dianggap mampu dan tepat dalam mengatasi kemacetan. Karena melihat berbagai kendala yang dialami Dinas Perhubungan yaitu terkait

infrastruktur jalan di Kota Malang yang tidak bisa bertambah karena kepadatan di Kota Malang yang semakin meningkat setiap tahunnya.

7. Dampak Sosial Ekonomi, Dari adanya rekayasa lalu lintas, memberikan dampak ekonomi yang buruk mengalami penurunan yang drastis berupa. Selain berdampak pada ekonomi masyarakat sekitar, kebijakan tersebut juga berdampak pada kenyamanan dan keamanan masyarakat.
8. Dampak pada keadaan di luar sasaran dan tujuan kebijakan, Adapun dampak kejadian diluar sasaran dalam target kebijakan rekayasa lalu lintas di Kota Malang diantaranya. Masih banyaknya pelanggaran dari masyarakat untuk menaati peraturan karena belum terbiasanya masyarakat dengan jalan satu arah, Menimbulkan konflik sosial, Adanya dampak sosial ekonomi pada masyarakat yang wilayahnya terdampak rekayasa. Dan masih tingginya angka kemacetan.
9. Dampak Pada Keadaan Sekarang Dan Keadaan Di Masa Yang Akan Datang
Dampak yang dirasakan sekarang baik dari masyarakat maupun pemerintah terkait pelaksanaan rekayasa lalu lintas pada kawasan kayu tangan heritage menunjukkan hasil yang kurang baik. Karena dampak-dampak yang dirasakan masyarakat sekitar terkait dampak sosial ekonomi, dampak kenyamanan, keamanan dan dampak penambahan kemacetan yang semakin tinggi pada wilayah lain.

Saran

Berdasarkan hasil penelitian tersebut, penulis memberikan saran yang diharapkan dapat menjadi masukan bagi DISHUB Kota Malang yakni:

1. Seharusnya pemerintah Kota Malang Membuat peraturan untuk membatasi jumlah kendaraan yang masuk ke Kota Malang setiap harinya.
2. Pemerintah Kota Malang semestinya melakukan koordinasi dengan pemerintah pusat guna adanya perbaikan dan pembaruan kebijakan dalam mengatasi kemacetan yang di sesuaikan dengan kondisi pada setiap daerah.
3. Pemerintah Kota Malang semestinya meningkatkan kesadaran masyarakat untuk lebih menggunakan angkutan umum.
4. Pemkot Malang harus mensosialisasikan peraturan bagi masyarakat pendatang dan merencanakan pemukiman di kota Malang agar dapat mengantisipasi ledakan penduduk.
5. Pemerintah Kota Malang semestinya melakukan revitalisasi angkutan umum berupa perbaikan sistem transportasi pintar, seperti aplikasi transportasi online yang dapat memudahkan masyarakat dalam mencari

informasi tentang angkutan umum, melihat jadwal keberangkatan, dan membeli tiket.

Daftar Pustaka

Sumber Buku:

- Abdoellah, Y Awan & Rusfiana, Yudi. Teori Dan Analisis Kebijakan. Bandung: Alfabeta
- Alamsyah, Kemal. 2016. Kebijakan Publik: Konsep dan Aplikasi. Bandung: Media Citra Mandiri Press.
- Kusumah, Dewi. 2022. Implementasi Kebijakan Penanganan Kemacetan Di Kota Cirebon (Studi Kasus Di Jalan Pekiringan). Jurnal Ilmiah Publika. Vol 10, No 2.
- Badjuri, Abdulkahar & Yuwono, Teguh. 2002. Kebijakan Publik Konsep dan Strategi. Semarang: Undip Press
- Dunn, William N. 2003. Analisis Kebijakan Publik. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Dwijowijoto, Riant Nugroho. 2003. Formulasi, Implementasi, dan Evaluasi. Jakarta: Gramedia.
- Miles, Matthew B. and A. Michael Huberman. 2014. Qualitative Data Analysis: a metfhods sourcebook. America: Arizona State University.
- Moleong, Lexy J. 2006. Metodologi Penelitian Kualitatif. Bandung: PT. Remaja Rosakarya
- Ripley, Reynald B & Grace A. Franklin. 1986. Policy Implementation and Bueraucrary. Dorsey Press. Chicago-Illions.
- Rudiyanto. 2014. Rekayasa dan Manajemen Lalu Lintas: Teori dan Aplikasi. Yogyakarta: Leutika Prio
- Sudharto P. Hadi. 1995. Aspek Sosial Amdal. Gadjah Mada University Press, Yogyakarta
- Soekanto, Soerjono. 2001. Pengantar Sosiologi. Jakarta. Raja Grafindo.
- Sugiyono. 2011. Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D. Bandung: Alfabeta
- Suharno. 2013. Dasar-Dasar Kebijakan Publik. Yogyakarta: UNY Press
- Supriyati. 2011. Metodologi Penelitian. Bandung: Labkat Press
- Tamin, Ofyar Z. 2000. Perencanaan dan Pemodelan Transportasi. Bandung: Penerbit ITB.
- Wiryoandoyo, Sudarno. (2002). Perubahan Sosial. Yogyakarta: PT Tiara Wacana Yogya
- Winarno, Budi. 2002. Teori Dan Proses Kebijakan Publik. Yogyakarta: Penerbit Media Pressindo

Sumber Jurnal:

- Ariesandi, Ayu J. 2020. Kebijakan Transportasi Umum (Angkot) Untuk Menanggulangi Kemacetan Jalan. Jurnal Kebijakan Publik. Vol 11, No 2.

- Fatimah, Siti. 2022. Kebijakan Pemerintah Dalam Mengatasi Kemacetan Di Kota Yogyakarta (Studi Penelitian Di Jalan Malioboro Dan Jalan Tentara Pelajar). POPULIKA. Vol. 10 No. 1.
- Junaidi, Ahmad. 2019. Peran Dinas Perhubungan Kabupaten Jember Dalam Melakukan Rekayasa Lalu Lintas Jalan Tahun 2018. Repository UM Jember
- Nur, Busyra dkk. 2020. Efektivitas Program Rttic Dan Atcs Untuk Mengatasi Kemacetan Di Kota Malang (Studi Kasus: Dishub Kota Malang). Prosiding Simposium Nasional
- Sumekar, Rachmat. 2016. Efektivitas Rekayasa Lalu Lintas Melalui Program Penambahan Lajur Khusus Sepeda Motor Di Kota Surabaya. Jurnal Kebijakan dan Manajemen Publik.
- Wanto, Alfi Haris. 2022. Strategi Pemerintah Kota Malang Dalam Meningkatkan Kualitas Pelayanan Publik Berbasis Konsep Smart City. JPSI.

Sumber Peraturan dan Perundang-Undangan

- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 96 Tahun 2015 Tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen Dan Rekayasa Lalu Lintas
- Peraturan Wali Kota Malang Tahun 2016 Tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas Dan Fungsi Serta Tata Kerja Dinas Perhubungan.
- Peraturan Walikota Malang nomor 35 Tahun 2013 Tentang Rekayasa Lalu Lintas Di Kawasanjalan Sumbersari Jalan Gajayana Jalan Mt. Haryono Jalan Di. Panjaitan Jalan Bogor.

Sumber Dokumen-Dokumen Resmi:

- Berita Acara Hasil Kesepakatan Forum Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan
- Evaluasi Sinkronisasi Transportasi Lokal dengan Transportasi wilayah di Provonsi Jawa Timur. Dinas Perubungan Kota Malang.
- Lakip. Laporan Akuntabilitas Kinerja Pemerintah. Dinas Perhubungan Kota Malang.
- Renstra. Rencana Strategis. Dinas Perhubungan Kota Malang
- Persentase Penduduk Miskin di Kota Malang, Jawa Timur, dan Indonesia. BPS Kota Malang.

Sumber Internet:

- Alifian, Muhammad Afnani. 2022. Pakar Sosiolog UMM Komentari Kepadatan Mahasiswa di Kota Malang. beritajatim.com. <https://beritajatim.com/pendidikan-kesehatan/pakar-sosiolog-ummkomentari->

- kepadatan-mahasiswa-di-kota-malang/.
Diakses pada 30 september 2022.
- Annur, Mutia C. 2022. Bukan Jakarta, Manakah Kota Termacet di Indonesia?.
databoks.<https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2022/01/13/bukanjakarta-manakah-kota-termacet-di-indonesia>.
Diakses pada 30 September 2022.
- Arifin, Zainul. 2022. Pelaku Usaha Tolak Rencana Penerapan Jalan Satu Arah di Kayutangan Heritage Kota Malang. Liputan6.com.
<https://www.liputan6.com/surabaya/read/5164337/pelaku-usaha-tolakrencana-penerapan-jalan-satu-arah-di-kayutangan-heritage-kota-malang>. Diakses pada 4 Maret 2023
- Edgar, Rifki. 2022. Kota Malang Sering Macet, Dewan Desak Pemkot Lebih Serius Tuntaskan Kemacetan, Tagih Janji Wali Kota. Tribunjatim.com.
<https://jatim.tribunnews.com/2022/07/23/kotamalang-sering-macet-dewandesak-pemkot-lebih-serius-tuntaskan-kemacetan-tagih-janji-wali-kota>. Diakses pada 30 September 2022.
- Ibrahim, M. Bagus. 2023. Spanduk Penolakan Satu Arah Bermunculan di Kayutangan Heritage Kota Malang. detik.com.
<https://www.detik.com/jatim/berita/d-6516756/spanduk-penolakan-satuarah-bermunculan-di-kayutangan-heritage-kota-malang>. Diakses Pada 3 Maret 2023.
- Wajar Macet, Pelajar-Mahasiswa Jejali Kota. Radarmalang.jawapos.
<https://radarmalang.jawapos.com/malang-raya/kotamalang/03/09/2022/wajar-macet-pelajar-mahasiswa-jejali-kota/>. Diakses pada 18 Oktober 2022