

Implementasi Peraturan Walikota Bogor Nomor 13 Tahun 2016 di Kawasan Seputar Kebun Raya Bogor

Chinoo Wanaputra Pamungkas*¹ dan Andi Suhardiyanto²

^{1,2}Jurusan Politik dan Kewarganegaraan, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Semarang

Info Artikel

Article History

Disubmit 7 Oktober 2019
Diterima 25 Desember 2019
Diterbitkan 2 Januari 2020

Kata Kunci

implementasi;
peraturan walikota;
sistem satu arah

Abstrak

Peraturan dilaksanakan dengan tujuan untuk mengoptimalkan penggunaan jaringan jalan guna meningkatkan keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas. Jalan utama yang diberlakukan sistem satu arah adalah Jalan Otto Iskandarnata, Jalan Ir. H. Djuanda, dan Jalan Jalak Harupat. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah kualitatif. Teknik pengumpulan data menggunakan teknik observasi, wawancara, dan dokumentasi. Hasil Penelitian ini adalah 1) implementasi Peraturan Walikota Bogor Nomor 13 Tahun 2016 membahas Sistem Satu Arah dan 2) Standar Operasional Protokoler Sistem Satu Arah.

Abstract

Regulations are implemented with the aim of optimizing the use of the road network to improve safety, order, and smooth traffic. The main road used by the one way system is Jalan Otto Iskandarnata, Jalan Ir. H. Djuanda, and Jalan Jalak harupat. The research method used in this study is qualitative. Data collection techniques using observation, interviews, and documentation. The results of this study are 1) the implementation of Bogor Mayor Regulation Number 13 Year 2016 discusses the One Way System and 2) The Standard Operational Protocol of the One Way System.

© 2020 Published by UNNES. This is an open access

PENDAHULUAN

Dalam perkembangan suatu kota, sistem transportasi sebagai penyusunnya ikut berkembang. Dengan berkembangnya sistem transportasi maka pengadaan fasilitas penunjang dan pelengkap serta kualitas jalan menjadi sangat penting. Untuk itu, keberadaan sarana dan prasarana serta fasilitas penunjang lainnya harus memiliki ukuran dan standar baik secara kualitas dan kuantitas yang aman, lancar, nyaman, serta terjangkau. Suatu transportasi dikatakan baik, apabila pertama, waktu perjalanan cukup cepat, tidak mengalami kemacetan. Kedua, frekuensi pelayanan cukup. Ketiga, aman (bebas dari kemungkinan kecelakaan) dan kondisi pelayanan yang nyaman (Sinulingga, 1999:148). Untuk mencapai kondisi yang ideal seperti ini, sangat ditentukan oleh berbagai faktor yang menjadi komponen transportasi ini yaitu, kondisi prasarana (jalan) serta sistem jaringan dan kondisi sarana (kendaraan).

Kawasan Kebun Raya Bogor terletak tepat ditengah Kota Bogor yang memiliki banyak persimpangan jalan kendaraan bermotor dan juga persimpangan jalan untuk orang-orang. Terdapat 11 titik konflik kendaraan belok ka-

nan yang menjadi perpotongan arus lalu lintas antara pejalan kaki dengan kendaraan dan sebaliknya. Seperti Simpang Pangrango, Simpang Sempur, Simpang Denpom, Simpang Hotel Salak, Simpang Kapten Muslihat, Simpang Paledang, Simpang BTM, Simpang Jalan Roda, dan Simpang Jalan Bangka. Selain itu memiliki 7 titik perpotongan naik turun kendaraan atau menyeberang jalan uaitu Seberang Sekolah Regina Pacis, Seberang Jembatan Sempur, Seberang Balai kota, Seberang BTM, Seberang Museum Zoologi, dan Seberang Jalan Roda. Di Lingkar Kebun Raya Bogor terdapat setidaknya 2 mall besar yaitu BTM dan Botani Square sebagai pusat perbelanjaan dan sebanyak 1,2 juta perjalanan orang setiap hari memperparah kemacetan yang terjadi. Kemudian keluar Peraturan Walikota Kota Bogor Nomor 13 Tahun 2016 Tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Kawasan Seputar Kebun Raya Bogor.

Peraturan 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 terintergrasi, dengan mengutamakan hirarki jalan yang lebih tinggi. Salah satu implementasi Peraturan Walikota Bogor berupa penerapan jalan satu arah yang diterapkan pada pusat kota. Adanya pemusatan kegiatan pereko-

* E-mail: andspkn@mail.unnes.ac.id
Address: Gunungpati, Semarang, Indonesia, 50229

nomian dan pusat kegiatan manusia seperti adanya pusat pertokoan, pasar, perkantoran, rumah sakit, sekolah, dan fasilitas umum lainnya di pusat kota mengakibatkan meningkatnya arus lalu lintas yang menimbulkan banyak titik konflik antar kendaraan dengan kendaraan lain maupun pejalan kaki yang mendorong dilakukannya jalan satu arah. Diharapkan jalan satu arah mampu memberikan titik terang dalam pemecahan permasalahan lalu lintas di Kota Bogor.

Jalan utama yang diberlakukan jalan satu arah adalah Jalan Otto Iskandardinata dari Simpang Tugu Kujang menuju Simpang Museum Zoologi, Jalan Ir. H. Djuanda dari Simpang Museum Zoologi menuju Simpang Detasemen Polisi Militer III/I Siliwangi, dan Jalan Jalak Harupat dari Simpang Detasemen Polisi Militer III/I Siliwangi menuju Simpang Rumah Dinas Walikota Bogor. Kondisi jalan yang menjadi fokus sistem satu arah ini merupakan jalan yang strategis atau jantung dari Kota Bogor seperti Jalan Ir. H. Juanda terdapat perhotelan dan pusat perbelanjaan, Jalan Jalak Harupat terdapat pusat pemerintahan Kota Bogor dan Lapangan Sempur, Jalan Raya Pajajaran terdapat pusat perbelanjaan sekaligus jalan menuju pintu keluar bogor, serta Jalan Otto Iskandardinata sebagai pintu masuk Kota Bogor dan terdapat Tugu Kujang.

Berdasarkan latar belakang diatas, maka penelitian ini berjudul Implementasi Peraturan Walikota Kota Bogor Nomor 13 Tahun 2016 Tentang Manajemen Dan Rekayasa Lalu Lintas Di Kawasan Seputar Kebun Raya Bogor. Tujuan penelitian ini adalah: 1) untuk mengetahui bagaimana implementasi peraturan Walikota Kota Bogor Nomor 13 Tahun 2016 tentang manajemen dan rekayasa lalu lintas di kawasan seputar Kebun Raya Bogor, 2) untuk mengetahui Faktor penghambat apa saja yang dihadapi Pemerintah Kota Bogor dalam implementasi peraturan Walikota Kota Bogor nomor 13 tahun 2016 tentang manajemen dan rekayasa lalu lintas di kawasan seputar Kebun Raya Bogor dan upaya yang dilakukan Pemerintah Kota Bogor. Manfaat teoritis bagi peneliti dari hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi kemajuan keilmuan dan pengetahuan di Indonesia dan ikut membantu memperkaya wawasan keilmuan dalam bidang ilmu politik khususnya dalam implementasi peraturan walikota mengenai sistem satu arah.

James E. Anderson mendefinisikan kebijakan sebagai perilaku dari sejumlah aktor (pejabat, kelompok, instansi pemerintah) atau serangkaian aktor dalam suatu bidang kegiatan tertentu (Anderson, 1979:2-3). Edwards III (1980:10) menawarkan dan mempertimbangkan empat faktor dalam mengimplementasikan kebijakan publik, yakni : *Communication, Resources, Disposition or Attitudes, and bureaucratic structure*” yaitu komunikasi, sumberdaya, sikap pelaksana, dan struktur.

Komunikasi, ada tiga hal dalam komunikasi ini yang perlu mendapatkan perhatian. Transmisi, sebuah kebijakan yang akan diimplementasikan harus disalurkan pada pejabat yang akan melaksanakannya. Seringkali masalah transmisi terjadi manakala pelaksana tidak menyetujui kebijakan (disposisi) tersebut dengan mendistorsikan perintah kebijakan atau bahkan menutup komunikasi yang diperlukan. Masalah transmisi juga terjadi manakala kebijakan yang akan diimplementasikan harus melalui struktur birokrasi yang berlapis atau karena tidak tersedianya salu-

ran komunikasi yang memadai (sumberdaya).

Kejelasan (Clarity), kejelasan tujuan dan cara yang akan digunakan dalam sebuah kebijakan merupakan hal yang mutlak agar dapat diimplementasikan sebagaimana yang telah diputuskan. Namun hal tersebut tidak selalu terjadi. Ada berbagai alasan yang menyebabkan sebuah kebijakan tidak dirumuskan secara jelas, yakni: kerumitan dalam pembuatan kebijakan yang terjadi antara eksekutif dan legislatif sehingga mereka cenderung menyerahkan detail pelaksanaannya pada bawahan, adanya oposisi dari masyarakat atas kebijakan tersebut, kebutuhan mencapai konsensus antara tujuan yang saling bersaing saat merumuskan kebijakan tersebut, kebijakan baru yang perumusannya belum terlalu menguasai masalah (tentang ini sering dikatakan sebagai upaya untuk menghindari dari tanggung jawab), dan biasanya terjadi pada kebijakan yang menyangkut aturan hukum. Pada bagian ini selain mengaitkan implementasi dengan tipe/jenis kebijakan, tampaknya Edwards III juga banyak mengacu pada hasil studi Bardach dalam Implementation Game.

Konsistensi: Implementasi yang efektif selain membutuhkan komunikasi yang jelas, juga yang konsisten. Proses transmisi yang baik namun dengan perintah yang tidak konsisten akan menyebabkan membingungkan pelaksana. Banyak hal yang bisa menyebabkan arah kebijakan menjadi tidak konsisten, diantaranya kompleksitas kebijakan yang harus dilaksanakan, kesulitan yang biasa muncul saat memulai implementasi sebuah kebijakan baru, kebijakan memiliki beragam tujuan dan sasaran, atau kadang karena bertentangan dengan kebijakan yang lain, dan banyaknya pengaruh berbagai kelompok kepentingan atas isu yang dibawa oleh kebijakan tersebut.

Sumber Daya, yang dimaksud dengan sumberdaya yang diperlukan dalam implementasi menurut Edwards III adalah: a) Staff, yang jumlah dan skills (kemampuannya) sesuai dengan yang dibutuhkan; b) Informasi, informasi berbeda dengan komunikasi. Yang diperlukan di sini adalah informasi yang terkait dengan bagaimana melaksanakan kebijakan tersebut (Juklak-Juknis) serta, data yang terkait dengan kebijakan yang akan dilaksanakan, kewenangan yang dibutuhkan dan harus tersedia bagi implementor sangat bervariasi tergantung pada kebijakan apa yang harus dilaksanakan. Kewenangan tersebut dapat berwujud : membawa kasus ke meja hijau; menyediakan barang dan jasa; kewenangan untuk memperoleh dan menggunakan dana, staf, dll kewenangan untuk meminta kerjasama dengan badan pemerintah yang lain, dll; dan d) Fasilitas, kendati implementor telah memiliki jumlah staf yang memadai, telah memahami apa yang diharapkan darinya dan apa yang harus dilaksanakan, juga telah memperoleh kewenangan yang diperlukan untuk mengimplementasikan kebijakan, namun tanpa fasilitas fisik yang memadai, implementasi juga tidak akan efektif. Fasilitas fisik ini beragam tergantung pada kebutuhan kebijakan : ruang kantor, komputer, dll.

Disposisi, yang dimaksud dengan disposisi adalah sikap dan komitmen dari pelaksana terhadap kebijakan atau program yang harus mereka laksanakan karena setiap kebijakan membutuhkan pelaksana-pelaksana yang memiliki hasrat kuat dan komitmen yang tinggi agar mampu mencapai tujuan kebijakan yang diharapkan. Terdapat tiga

unsur utama yang mempengaruhi kemampuan dan kemandirian aparat pelaksana untuk melaksanakan kebijakan yaitu: a) Kognisi yaitu seberapa jauh pemahaman pelaksana terhadap kebijakan. Pemahaman terhadap tujuan kebijakan sangatlah penting bagi aparat pelaksana lebih-lebih apabila sistem nilai yang mempengaruhi sikapnya berbeda dengan sistem nilai pembuat kebijakan, maka implementasi kebijakan tidak akan berjalan dengan efektif. Ketidakmampuan administratif dari pelaksana kebijakan yaitu ketidakmampuan dalam menanggapi kebutuhan-kebutuhan dan harapan-harapan yang disampaikan oleh masyarakat dapat menyebabkan pelaksanaan suatu program tidak efektif; b) Arahan dan tanggapan pelaksana, hal ini meliputi bagaimana penerimaan, ketidakberpihakan maupun penolakan pelaksana dalam menyikapi kebijaksanaan; dan c) Intensitas respon atau tanggapan pelaksana, Karakter dari pelaksana akan mempengaruhi tindakan-tindakan pelaksana dalam mengimplementasikan kebijakan karena pelaksana adalah individu yang tidak mungkin bebas dari kepercayaan, aspirasi dan kepentingan pribadi yang ingin mereka capai. Dalam mengimplementasikan suatu kebijakan terdapat suatu kemungkinan dari pelaksana untuk membelokkan apa yang sudah ditentukan demi kepentingan pribadinya, sehingga dengan sikap pelaksana tersebut dapat menjauhkan tujuan dari kebijakan sebenarnya.

Struktur Birokrasi, yang dimaksud dengan Struktur Birokrasi Edwards III adalah mekanisme kerja yang dibentuk untuk mengelola pelaksanaan sebuah kebijakan. Ia menekankan perlu adanya *Standart Operating Procedure* (SOP) yang mengatur tata aliran pekerjaan diantara para pelaksana, terlebih jika pelaksanaan program melibatkan lebih dari satu institusi. Ia juga mengingatkan bahwa adakalanya fragmentasi diperlukan manakala implementasi kebijakan memerlukan banyak program dan melibatkan banyak institusi untuk mencapai tujuannya.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif. Bogdan dan Taylor (dalam Moloeng, 2010:4) penelitian kualitatif memberikan definisi sebagai prosedur menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang diamati. Dalam penelitian ini yang menjadi fokus adalah 1) Dinas Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Kota Bogor.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Implementasi peraturan adalah pelaksanaan keputusan kebijakan dasar, biasanya dalam bentuk undang-undang, namun dapat pula berbentuk perintah atau keputusan eksekutif yang penting untuk mengidentifikasi masalah yang diatasi secara tegas (Wahab, 1997:3). James E. Anderson mengelompokkan jenis-jenis kebijakan publik, dan berdasarkan temuan observasi dan wawancara, kebijakan ini termasuk dalam *Public Goods Policy*. Artinya adalah suatu kebijakan yang mengatur tentang penyediaan barang-barang atau pelayanan-pelayanan oleh pemerintah untuk kepentingan orang banyak. Pelayanan yang diberikan pemerintah berupa Sistem Satu Arah. Berdasarkan data yang diperoleh, Implementasi Peraturan Walikota Bogor Nomor 13 Tahun 2016 Tentang Manajemen dan Re-

kayasa Lalu Lintas di Kawasan Seputar Kebun Raya Bogor sebagai berikut.

Peraturan sistem satu arah adalah pola pengaturan atau suatu sistem alur lalu lintas yang dibuat tidak berkonflik. Dengan tujuan meminimalisir konflik dan menciptakan kelancara di area tersebut. Manajemen lalu lintas adalah pengorganisasian, perencanaan, pemberian arah, dan pemantauan keadaan pergerakan lalu lintas, termasuk pejalan kaki, pesepeda, dan semua tipe kendaraan (Risdiyanto, 2014:1). Reayasa lalu lintas adalah perencanaan jaringan jalan dalam hubungannya dengan moda transportasi untuk menghasilkan keselamatan. Hasil observasi peneliti dan hasil wawancara mendapatkan hasil yaitu bagaimana empat jalur yang mengitari Kebun Raya Bogor menjadi satu jalur yang berguna dalam mengurangi tingkat kemacetan di Kota Bogor.

Faktor-faktor yang melatarbelakangi munculnya Peraturan Walikota Nomor 13 Tahun 2016 tentang manajemen dan reayasa lalu lintas di kawasan Seputar Kebun Raya Bogor menurut Bapak Bima Arya Walikota Bogor adalah, untuk mengurangi tiga belas titik rawan kemacetan di pusat Kota Bogor yakni pada jaringan jalan seputar Kebun Raya Bogor dengan jarak radial hanya kurang lebih 5 km. Dalam rangka meningkatkan kinerja lalu lintas dan angkutan jalan di seputar Kebun Raya Bogor dan meningkatkan pelayanan kepada masyarakat maka perlu dilakukan manajemen dan reayasa lalu lintas seputar Kebun Raya Bogor.

Dalam pelaksanaan dan pengoptimalan jalan yang ada di kawasan seputar Kebun Raya Bogor, Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berdasarkan peraturan walikota melakukan penerapan uji coba manajemen sistem satu arah yang dilakukan pada ruas Jalan Oto Iskandardinata dari Simpang Tugu Kujang menuju Simpang Museum Zoologi, Jalan Ir. H. Djuanda dari Simpang Museum Zoologi menuju Simpang Detasemen Polisi Militer III/I Siliwangi, dan Jalan Jalak Harupat dari Simpang Detasemen Polisi Militer III/I Siliwangi menuju Simpang Rumah Dinas Walikota Bogor. Dalam observasi yang dilakukan peneliti dan berdasarkan hasil wawancara, jalan tersebut adalah jalan yang menjadi jalan terapan dari peraturan walikota. Implementasi peraturan ini menjadikan jalan yang berawal dari empat jalur menjadi satu jalur.

Manajemen parkir yang diselenggarakan berdasarkan hasil observasi dan foto yang disertakan diatas memberikan hasil yaitu, telah dilaksanakan penertiban parkir di titik-titik tertentu. Parkir yang difokuskan untuk mobil dan motor. Belum adanya parkir yang layak untuk kendaraan besar seperti bus pariwisata. Seperti dilihat pada foto, bus-bus terparkir sepanjang jalan ataupun di gedung. Walaupun tidak memberikan dampak yang cukup signifikan terhadap kepadatan jalan, namun tetap saja kurang indah dipandang ketika berjalan dijalanan.

Car Free Day Kota Bogor dialihkan dari Jalan Jalak Harupat menjadi Jalan Sudirman. Berdasarkan observasi dan wawancara *Car Free Day* tidak akan mengganggu akses menuju Rumah Sakit Salah dan Tempat ibadah. *Car Free Day* juga diharapkan mampu membawa dampak positif bagi kelancaran sistem satu arah dengan mengurangi titik kemacetan. Karena apabila digelar di Jalan Jalak Harupat, akses sistem satu arah akan tertutup.

Kemudian berdasarkan hasil wawancara terkait program apa saja yang telah dilaksanakan yaitu, pertama pelaksanaan peraturan walikota terkait peningkatan kelancaran lalu lintas dengan pemasangan rambu lalu lintas sesuai kebutuhan serta penghapusan dan penyesuaian pengecatan marka jalan seputar Sistem Satu Arah Kebun Raya Bogor. Kedua, peningkatan keselamatan lalu lintas dengan pemasangan marka pita penghaduh, pagar pengaman dan paku marka di seputar Kebun Raya Bogor serta penyediaan fasilitas penyebrangan *zebracross* yang dilengkapi lampu lalu lintas. Berdasarkan hasil observasi peneliti di awal, terdapat penambahan rambu lalu lintas berupa lampu lalu lintas untuk penyebrang jalan di *zebracross* Kantor Pos Kota Bogor dan di depan Balaikota Kota Bogor.

Berdasarkan temuan hasil wawancara yang tidak terdapat dalam Peraturan Walikota Bogor Nomor 13 Tahun 2016 Tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Kawasan Seputar Kebun Raya Bogor adalah Forum Lalu Lintas. Forum Lalu Lintas ini adalah forum yang beranggotakan lembaga-lembaga terkait dengan implementasi Perwali. Forum dimana saat adanya suatu masalah atau perubahan dan lain-lain di komunikasikan di Forum lalu Lintas. Seperti Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kepolisian, Satpol PP, UMKM, dan YR terkait lalu lintas. Akan tetapi karena fokus penelitian ini adalah Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, peneliti tidak melanjutkan terhadap Forum Lalu Lintas. Namun yang pasti, komunikasi dalam hal melancarkan dan mengoptimalkan implementasi peraturan walikota ini, terdapat forum lalu lintas.

Dapat disimpulkan menurut pandangan Edwards III yang menawarkan dan mempertimbangkan empat faktor dalam mengimplementasikan kebijakan publik, yakni : *Communication, Resources, Disposition or Attitudes, and bureaucratic structure*” yaitu komunikasi, sumberdaya, sikap pelaksana, dan struktur. Berdasarkan hasil penelitian implementasi Peraturan Walikota Bogor Nomor 13 Tahun 2016 tentang manajemen dan rekayasa lalu lintas di kawasan seputar Kebun Raya Bogor, berikut beberapa poin dari pendekatan Edwards terkait implementasi Peraturan Walikota Bogor:

Komunikasi, keberhasilan implementasi kebijakan mensyaratkan agar implementor mengetahui apa yang harus dilakukan. Kebijakan sebagai perilaku dari sejumlah aktor atau serangkaian aktor dalam bidang suatu kegiatan tertentu (Anderson, 1979:23). Apa yang menjadi tujuan dan sasaran kebijakan harus diberitahukan kepada target ataupun kelompok sasaran. Walikota Bogor dan Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan melakukan komunikasi Peraturan Walikota Bogor Nomor 13 Tahun 2016 tentang manajemen dan rekayasa lalu lintas di kawasan seputar Kebun Raya Bogor dalam bentuk sosialisasi secara langsung dan melalui media sosial dan rapat koordinasi, akan dijelaskan secara lengkap sebagai berikut: a) Rapat Koordinasi Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kota Bogor melibatkan unsur Muspida, seluruh instansi terkait, tokoh masyarakat dan pengelola pusat-pusat kegiatan di seputar Kebun Raya Bogor; b) Sosialisasi tatap muka di Dinas Pendidikan untuk para Kepala Sekolah dan Guru; c) Sosialisasi tatap muka di Sekolah seputar KRB untuk para orang tua siswa (komite sekolah); d) Sosialisasi tatap muka di Balaikota untuk para pelaku usaha dan perkantoran seputar KRB; e) Sosialisasi

tatap muka di kelurahan untuk warga sekitar; f) Sosialisasi kepada pelaku usaha dan awak kendaraan angkutan kota; g) Sosialisasi di media cetak dan elektronik; h) Sosialisasi melalui sosial media; dan i) Pembagian pamflet selama pelaksanaan uji coba Sistem Satu Arah.

Sumberdaya, berdasarkan hasil penelitian sumberdaya dalam implementasi Perwali ini dalam sumberdaya manusia cukup baik. Karena dinas terkait sudah mampu mengatasi apabila terjadi ketidaksesuaian yang terjadi di lapangan. Pegawai dalam Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berjumlah 504 orang. Dengan rincian Pegawai Negeri Sipil 300 orang, Pegawai Tenaga Kontrak Kerja, 24 orang, Pegawai PKWT 140 orang, Pegawai Outsourcing Pihak III 13 orang, dan Pegawai Outsourcing Swakelola 27 orang. Dalam sumber daya keuangan masih sangat terbatas. Terutama untuk melebarkan Jembatan Otista yang tidak memakan biaya yang sedikit dan juga pemeliharaan rambu ataupun marka jalan yang setiap dua tahun sekali. Dari kelebihan dan kekurangan dalam implementasi Perwali ini, pemerintah sejauh ini sudah memaksimalkan sumber daya yang ada dengan maksimal.

Disposisi adalah watak dan karakteristik yang dimiliki oleh implementor, seperti komitmen, kejujuran, dan sifat demokratis. Apabila implementor memiliki disposisi yang baik, maka dia akan dapat menjalankan kebijakan dengan baik seperti apa yang diinginkan oleh pembuat kebijakan. Berdasarkan hasil penelitian, komitmen para pelaksana kebijakan sudah cukup baik dalam menjalankan Perwali. Mulai dari kepala dinas, sekretaris dinas, kepala bagian dinas, kepala seksi dinas, staf, dan unit dalam menjalankan SSA. Hal ini bisa dilihat dengan terwujudnya Sistem Satu Arah di kawasan seputar Kebun Raya Bogor semenjak tahun 2016. Butuh konsisten dari dinas terkait dalam menjalankannya, mengingat bahwa sebelum 2016, jalan seputar Kebun Raya Bogor menganut sistem dua arah.

Struktur Birokrasi adalah mekanisme kerja yang dibentuk untuk mengelola pelaksanaan kebijakan. Menekankan perlu adanya *Standart Operating Procedure* (SOP) yang mengatur tata aliran pekerjaan diantara para pelaksana, terlebih jika pelaksanaan program melibatkan lebih dari satu institusi. Berdasarkan hasil penelitian, struktur birokrasi sudah efisien dikarenakan adanya kerja sama lebih dari satu instansi yang dinamakan Forum Lalu Lintas. Forum Lalu Lintas yang anggotanya itu Dinas Perhubungan, Kepolisian, Satpol PP, dan UMKM. SOP pun sudah berjalan dengan maksimal meliputi: a) Penerapan Uji Coba Sistem Satu Arah di kawasan seputar Kebun Raya Bogor; b) Penerapan manajemen parkir di badan jalan; c) Pengendalian beban lalu lintas jalan; d) Peniadaan Hari Bebas Kendaraan Bermotor (*Car Free Day*); e) Kebutuhan pemasangan fasilitas lalu lintas sesuai kebutuhan; f) Tanggung jawab pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas Sistem Satu Arah di Kawasan Kebun Raya Bogor; dan g) Pembinaan teknis.

SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian, maka diperoleh kesimpulan mengenai implementasi peraturan Walikota Kota Bogor nomor 13 tahun 2016 tentang manajemen dan rekayasa lalu lintas di kawasan seputar Kebun Raya Bogor sebagai berikut: Peraturan Walikota Bogor Nomor 13 Ta-

hun 2013 Tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Kawasan Seputar Kebun Raya Bogor adalah: pelayanan kepada masyarakat pengguna jalan melalui optimalisasi fungsi jalan guna meningkatkan kelancaran lalu lintas, mengurai, dan mengatasi kemacetan di kawasan seputar Kebun Raya Bogor. Berupa pemberlakuan Sistem Satu Arah di Kawasan Seputar Kebun Raya Bogor.

Peraturan Walikota Bogor Nomor 13 Tahun 2013 Tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Kawasan Seputar Kebun Raya Bogor dengan perspektif Edward dilihat dari empat unsur yaitu: Komunikasi, pertemuan langsung, rapat koordinasi, sosialisasi, dan pembagian pamphlet. Sumberdaya, sumberdaya dalam implementasi perwali ini dalam sumberdaya manusia cukup memadai dengan jumlah personil yang banyak. Sedangkan dalam sumberdaya keuangan sangat terbatas. Disposisi, pelaksana melaksanakan tugas sesuai dengan peraturan walikota.

Struktur birokrasi, efektif dan efisien dalam mengatasi masalah di kawasan seputar Kebun Raya Bogor.

DAFTAR PUSTAKA

- Anderson, J. E. (1979). *Public Policy-Making* (Second Edition ed.). Holt, Rinehart, and Winston: New York.
- Edwards III, G. C. (1980). *Implementing Public Policy*. Washington: Congressional Quarterly.
- Moleong, L. J. (2010). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosda Karya.
- Risdiyanto, S. (2014). *Rekayasa dan Manajemen Lalu Lintas: Teori dan Aplikasi*. Yogyakarta: PT Leutika Nouvalitera.
- Sinulingga, B. D. (1999). *Pembangunan Kota Tinjauan Regional dan Lokal*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.
- Wahab, S. A. (1997). *Analisis Kebijakan, Dari Formulasi Ke Implementasi Kebijakan Negara*. Jakarta: Bumi Aksara.