

EFEKTIVITAS KEBIJAKAN PENGGUNAAN LAMPU LALU LINTAS DALAM MENGATASI KEMACETAN DI KOTA CIMAH

¹Syifa Salsabilah, ²Vika Maulinda, ³Zanindra Primahmudika

¹Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik UIN Sunan Gunung Djati Bandung

²Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik UIN Sunan Gunung Djati Bandung

³Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik UIN Sunan Gunung Djati Bandung

¹syifasalsabilah2001@gmail.com, ²vikamaulinda17@gmail.com, ³zanindra12@gmail.com.

Abstrak

Jumlah kendaraan terus meningkat sejalan dengan pertumbuhan ekonomi, sementara di sisi lain pertumbuhan infrastruktur lalu lintas tidak setinggi pertumbuhan jumlah kendaraan dan mobilitas masyarakat. Adanya lampu lalu lintas yang tidak berfungsi menjadi salah satu penyebab kemacetan di beberapa titik simpang Cimahi, sangat disayangkan apabila fasilitas umum tidak berfungsi secara maksimal dan dimanfaatkan oleh orang-orang tertentu yang ingin memanfaatkan. Penulis dalam penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode studi kasus. Pendekatan kualitatif ini dipilih oleh peneliti karena dengan menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode studi kasus, peneliti dapat menggambarkan secara lebih mendalam kajian tentang efektivitas kebijakan lampu lalu lintas yang benar-benar terjadi di lapangan. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis efektivitas penggunaan lampu lalu lintas yang tidak berfungsi di beberapa titik di Kota Cimahi. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa kebijakan mengenai penggunaan lampu lalu lintas di Kota Cimahi sudah cukup tepat mengingat penggunaan lampu lalu lintas sangat vital untuk keteraturan arus lalu lintas di Kota Cimahi, namun sayangnya ada beberapa titik lampu lalu lintas yang tidak menyala. berfungsi untuk mengatur arus lalu lintas. tidak terkendali dan mengalami kemacetan karena tidak ada anggaran untuk memperbaiki lampu lalu lintas yang mati.

Kata Kunci: Efektivitas, Lalu Lintas, Mobilitas Komunitas

Abstract

The number of vehicles continues to increase in line with economic growth, while on the other hand the growth of traffic infrastructure is not as high as the growth in the number of vehicles and community mobility. The existence of traffic lights that do not work is one of the causes of congestion at several Cimahi intersection points, it is very unfortunate when public facilities do not function optimally and are used by certain people who want to take advantage. The author in this study used a qualitative approach with a case study method. This qualitative approach was chosen by the researcher because by using a qualitative approach with the case study method, the researcher could describe in more depth the study of the effectiveness of the traffic light policy that actually happened in the field. The purpose of this study was to analyze the effectiveness of the use of traffic lights that did not work at several points in Cimahi City. The results of this study indicate that the policy regarding the use of traffic lights in Cimahi City is quite appropriate considering the use of traffic lights is vital for the regularity of traffic flow in Cimahi City, but unfortunately there are several points where traffic lights do not function to make traffic flow. uncontrollable and experiencing traffic jams because there is no budget to repair the dead traffic lights.

Keywords : Effectiveness, Traffic, Community Mobility

A. PENDAHULUAN

Jumlah kendaraan terus meningkat seiring dengan pertumbuhan ekonomi, sementara itu di lain sisi pertumbuhan infrastruktur lalu lintas tidak setinggi pertumbuhan jumlah kendaraan dan mobilitas masyarakat. Lalu lintas ialah suatu sarana mobilitas masyarakat perkotaan dari satu tempat ketempat yang lain, yang mana jika arus lalu lintas terganggu ataupun terjadi kemacetan, tentunya mobilitas masyarakat juga akan terganggu (Herdiansyah et al., 2016). Sebuah kebijakan hadir sebagai pemecahan masalah yang ada di masyarakat.

Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-undang tersebut mengatur bagaimana lalu lintas tetap lancar walaupun kendaraan semakin banyak jumlah peredarannya. Selain itu, dengan adanya aturan tersebut masyarakat wajib menaati dan dilarang melanggar aturan berkendara. Jika melanggar maka seseorang yang berkendara telah merampas hak dan membahayakan orang lain. Sehingga dengan adanya fasilitas publik disertai aturan yang jelas ini konektivitas masyarakat dapat berjalan dengan lancar sehingga produktivitasnya pun dapat meningkat (Zuliah, 2017).

Kemacetan di Kota Cimahi hampir terjadi setiap hari dalam jangka waktu dan tempat yang berbeda. Untuk mengurangi tingkat kemacetan pemerintah Kota Cimahi telah mengeluarkan berbagai kebijakan, Sesuai Peraturan daerah Nomor 4 Tahun 2017 Perubahan atas Peraturan Daerah Kota Cimahi Nomor 18 Tahun 2011 tentang Penyelenggaraan Perhubungan, demi ketertiban lalu lintas dan kenyamanan masyarakat, Pemerintah Kota Cimahi bersama dengan Dinas Perhubungan membuat kebijakan yang berpacu pada Peraturan daerah Nomor 4 Tahun 2017 tersebut yaitu kebijakan memasang lampu lalu lintas di beberapa simpang. Pemasangan fasilitas publik tersebut diharapkan bisa membantu mengatur arus lalu lintas di persimpangan tersebut, namun realita dilapangan banyak lampu lalu lintas yang tidak berfungsi sehingga menyebabkan kemacetan salah satunya Jend. Amir Mahmud-Jalan Sangkuriang (Jalan Nasional) dan Persimpangan Kolonel Masturi Citeureup sama lampu lalu lintasnya tidak berfungsi padahal sudah menghabiskan anggaran 80 juta (Febriani, 2020).

Tabel 1.1 Data titik rawan kemacetan di Kota Cimahi tahun 2021

No	Titik Rawan Kemacetan
1.	Simpang Tiga Sangkuriang (Jl. Amir Machmud Jl. Sangkuriang)
2.	Simpang Tiga Kh. Usman Dhomiri (Jl. Amir Machmud - Jl. Kh. Usman Dhomiri)
3.	Simpang Tiga Kolonel Masturi (Jl. Amir Machmud - Jl. Kolonel Masturi)
4.	Simpang Tiga Daeng Ardiwinata/Cihanjuang (Jl. Amir Machmud - Jl. Daeng Ardiwinata/Cihanjuang)
5.	Simpang Tiga Sentral (Jl. Amir Machmud - Jl. Sentral)
6.	Simpang Empat Citeureup (Jl. Kolonel Masturi - Jl. Sangkuriang - Jl. Encep Kartawiria)
7.	Simpang Tiga Cipageran (Jl. Kolonel Masturi - Jl. Cipageran)
8.	Simpang Tiga Kerkof (Jl. Nanjung - Jl. Kerkof)
9.	Simpang Empat Sadarmanah (Borma) (Jl. Cobogo - Jl. Kerkof - Jl. Sadarmanah)
10.	Fly Over Cimindi (Jl. Mahar - Jl. Amir Machmud)
11.	Simpang Cibaligo (Jl. Mahar Martanegara - Jl. Cibaligo)
12.	Simpang Tiga Industri (Jl. Mahar Martanegara - Jl. Industri)
13.	Simpang Tiga Jati Serut (Jl. Daeng Ardiwinata - Jl. Jati Serut
14.	Simpang Tiga Demang (Jl. Daeng Ardiwinata - Jl. Demang Hardjakusumah)
15.	Jl. Gandawijaya
16.	Simpang Tiga Kebon Kopi (Jl. Amir ,Achmud - Jl. Kebon Kopi)
17.	Simpang Empat Melong (Jl Melong - Jl. Singdang Sari - Jl. Melong Asih
18.	Pasar Antri (Jl. Sriwijaya)
19.	Pasar Atas (Jl. Djulaeha Karmita)
20.	Simpang Tiga Ciawi Tali (Jl. Ciawi Tali)

Sumber; Open Data Cimahi

Data diatas Perlu dikembangkan sistem transportasi yang efektif dan efisien guna mewujudkan keselamatan, ketertiban, keamanan, dan kelancaran mobilitas masyarakat barang dan jasa yang dinamis. Dengan adanya perubahan dan perkembangan zaman maka pemerintah pun perlu menyesuaikan dengan kondisi yang relevan terutama terkait kebijakan.

Berdasarkan latar belakang yang telah peneliti paparkan, peneliti tertarik untuk melakukan penelitian lebih mendalam dalam rangka mengetahui efektivitas kebijakan penggunaan lampu lalu lintas yang tidak berfungsi di beberapa titik dikota cimahi dengan judul "Efektivitas Kebijakan Penggunaan Lampu Lalu Lintas Dalam Mengatasi Kemacetan Di Kota Cimahi". Peneliti mencoba menggali informasi serta menggunakan teori dari Riant Nugroho terkait pengelolaan efektivitas kebijakan yang berpedoman terhadap lima dimensi yaitu tepat kebijakan, tepat pelaksanaan, tepat target, tepat lingkungan, tepat proses.

Efektivitas berkaitan dengan apakah suatu alternatif mencapai hasil yang diharapkan atau telah mencapai tujuan (Mawuntu et al., 2022). Menurut (Nugroho, 2017) kebijakan publik ialah masalah kemampuan negara untuk menggondong rakyatnya *Carrying capacity of the nation*. Selain itu, menurut (Nugroho, 2012) Efektivitas pelaksanaan kebijakan ialah suatu pengukuran terhadap capaian tujuan kebijakan yang sebelumnya telah dirumuskan. Yang mana efektivitas pelaksanaan kebijakan ini berkenaan dengan sejauh mana pelaksanaan yang dilakukan untuk mencapai tujuan kebijakan yang diharapkan. Lebih lanjut (Nugroho, 2012) memaparkan bahwa terdapat 5 dimensi yang harus terpenuhi dalam efektivitas kebijakan, yakni; tepat kebijakan, tepat pelaksanaan, tepat target, tepat lingkungan, tepat proses. Tepat kebijakan, yang mana ketepatan kebijakan dinilai dari sejauh mana kebijakan yang ada telah bermuatan hal yang dapat memecahkan masalah. Tepat pelaksanaannya, ada tiga lembaga yang dapat menjadi implementor, yaitu pemerintah, kerjasama antar pemerintah dan masyarakat/swasta, atau implementasi kebijakan yang bersifat monopoli. Tepat target, Apakah target yang diintervensi sesuai dengan yang telah direncanakan. Tepat lingkungan, lingkungan disini terbagi menjadi 2, yaitu; lingkungan internal dan eksternal. Tepat proses, Ada tiga proses dalam hal ini, yaitu; *Policy Acceptance, Policy Adoption, Strategic Readiness*.

Peneliti mengumpulkan beberapa penelitian terdahulu untuk membandingkan dan menyempurnakan penelitian ini yang dipandang memiliki aspek kesamaan dengan penelitian yang dilakukan. Penelitian terdahulu tersebut diantaranya:

Studi efektivitas pelayanan lampu pengatur lalu lintas pada persimpangan Jl. Pandu - Jl. Letjen Suprpto - Jl. Brigjen Katamso - Jl. Pemuda (Iqbal, 2020). Hasil penelitian ini menunjukkan terjadinya penurunan waktu hilang (LTI) dengan cara memberikan nilai normal waktu antar hijau sesuai dengan standar MKJI 1997 dimaksudkan agar dapat mempersingkat waktu siklus (c). Hal ini menunjukkan bahwa pengaturan lampu lalu lintas pada persimpangan tersebut sebelum dilakukan simulasi perhitungan waktu siklus optimum merupakan pengaturan yang kurang efektif.

Evaluasi kinerja simpang di Kota Cimahi dengan metode simulasi (Rusgiyanto et al., 2020). Hasil penelitian ini adalah analisis kinerja simpang untuk 5 tahun mendatang dilakukan untuk memperkirakan kondisi kelayakan jalan dan tingkat kinerja simpang di 5 tahun mendatang berdasarkan nilai derajat kejenuhan (DS) dan tundaan (D), sesuai dengan standar Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) 1997.

Implementasi Kebijakan Kawasan Tertib Lalu Lintas di Kota Medan (Purba, 2021). Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa Implementasi Kebijakan Kawasan Tertib Lalu Lintas di Kota Medan masih belum berjalan dengan optimal, hal ini ditunjukkan dengan banyaknya masyarakat yang tidak mematuhi peraturan lalu lintas yang telah ditetapkan oleh pemerintah.

Analisis Konteks Pelaksanaan Penataan Transportasi Angkutan Umum di Kota Bandung (Edie, 2019). Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa implementasi kebijakan penataan transportasi angkutan umum di Kota Bandung selama tahun 2012-2015 belum tercapai. Dalam konteks implementasi kebijakan ditemukan kuatnya jaringan patron-klien antara aktor dalam menyalurkan kepentingan ekonomi mereka, mekanisme konsultasi kebijakan melalui partisipasi publik maupun DPRD belum terlembaga dengan baik, dan daya tanggap (*responsiveness*) dari birokrasi dan legislatif masih rendah, sehingga kurang berkontribusi terhadap implementasi kebijakan publik.

Beberapa referensi di atas maka dapat disimpulkan bahwa terdapat perbedaan dengan penelitian yang dilakukan oleh peneliti yaitu terletak pada focus dan lokus penelitian. Pada penelitian ini peneliti berfokus pada efektivitas kebijakan penggunaan lampu lalu lintas dan lokus penelitian yang dipilih yaitu Dinas Perhubungan dan Kapolres Cimahi dimana belum pernah ada yang melakukan penelitian terkait efektivitas kebijakan lalu lintas pada lokus tersebut.

B. METODE PENELITIAN

Penulis di dalam penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode studi kasus. Pendekatan kualitatif ini dipilih oleh peneliti karena dengan menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode studi kasus peneliti bisa menggambarkan secara lebih mendalam mengenai kajian efektivitas kebijakan

penggunaan lampu lalu lintas yang benar-benar terjadi secara nyata dilapangan. Yang mana dari kondisi riil dilapangan tersebut kemudian diperoleh kesimpulan yang diharapkan dapat menguji serta mengembangkan teori yang sudah ada. Teknik pengambilan sampel pada penelitian ini ialah *purposive sampling* (sampling bertujuan) yang mana teknik tersebut merupakan teknik pengambilan sampel sumber data berdasarkan pertimbangan tertentu. Kemudian pengumpulan data dilakukan melalui observasi, wawancara secara mendalam dan studi literatur serta media *audio visual* (Cresswell, 2016). Narasumber dalam penelitian ini berjumlah 5 orang Kanit Pelatihan dan Keselamatan Berlalu Lintas, Sekretaris Bidang Lalu Lintas, 2 warga Kota Cimahi, dan pengatur lalu lintas atau yang biasa disebut Pak Ogah. Teknik analisis data yang digunakan ialah reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan.

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Tepat Kebijakan

Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dijelaskan bahwa tujuan terlaksananya lalu lintas yang aman, selamat, tertib, dan lancar serta membentuk perilaku masyarakat agar beretika dan budaya berlalu lintas. Kebijakan ini diaplikasikan di seluruh wilayah Indonesia termasuk di Kota Cimahi. Namun Kota Cimahi juga memiliki peraturan daerah khusus yang berkaitan dengan lalu lintas dan angkutan jalan. Peraturan daerah tentang lalu lintas sendiri itu sesuai dengan Peraturan daerah Nomor 4 Tahun 2017 tentang Perubahan atas Peraturan Daerah Kota Cimahi Nomor 18 Tahun 2011 tentang Penyelenggaraan Perhubungan.

Sementara itu, dalam hal ketepatan kebijakan tentang lampu lalu lintas ini dinilai dari sejauh mana kebijakan yang ada telah bermuatan hal-hal dapat memecahkan masalah yang hendak dipecahkan sudah cukup tepat mengingat penggunaan lampu lalu lintas ini cukup vital bagi keteraturan arus lalu lintas di Kota Cimahi. Perlu diketahui pula bahwa dalam penempatan lampu lalu lintas tidak bisa dilakukan di sembarang tempat. Perlu adanya kajian terlebih dahulu. Namun, sangat disayangkan bahwasanya terdapat beberapa titik yang mana lampu lalu lintas tidak berfungsi. Kebijakan sudah tepat, tetapi

mengenai lampu lalu lintas itu terdapat kerusakan. Terdapat 3 kerusakan dari total jumlah lalu lintas yang ada di Kota Cimahi. Kerusakan lampu lalu lintas tersebut salah satunya terdapat di Simpang Sangkuriang, Kebijakan juga tidak bisa sembarangan dipasang lampu lalu lintas.

Selain itu, dalam perumusan kebijakan tentang lalu lintas ini sudah disusun sesuai dengan karakter masalah yang hendak dipecahkan. Dalam merumuskan suatu kebijakan, tentunya harus diketahui terlebih dahulu mengenai apa karakter masalah yang hendak diselesaikan. Dalam hal ini, Pemerintah Kota Cimahi melalui Dinas Perhubungan yang bekerja sama dengan Kepolisian Resor Kota Cimahi sudah mengetahui karakter masalah yang akan diselesaikan, yaitu bagaimana upaya untuk mengurai dan mengatur kepadatan arus lalu lintas di Kota Cimahi dengan menggunakan lampu lalu lintas. Dalam pembuatan suatu kebijakan tentunya harus dilakukan oleh pihak yang berwenang dan dibuat oleh Lembaga yang sesuai dengan karakteristik atau sasaran kebijakan tersebut. Dalam hal ini, peraturan tentang lampu lalu lintas di Kota Cimahi sudah tepat karena dibuat oleh pihak yang berwenang yaitu Dinas Perhubungan Kota Cimahi. Hal ini tentu sangat penting mengingat bahwa memang Dinas Perhubungan yang memiliki wewenang untuk mengatur kebijakan lalu lintas.

2. Tepat Pelaksanaan

Beberapa titik di Kota Cimahi yang mana terdapat lampu lalu lintas namun lampu lalu lintas tersebut tidak berfungsi ataupun dinonaktifkan. Ada beberapa factor yang melatarbelakangi penonaktifan lampu lalu lintas tersebut di beberapa persimpangan jalan di Kota Cimahi seperti sudah lancarnya arus lalu lintas hingga belum adanya anggaran untuk dilakukan perbaikan. Beberapa faktor dinonaktifkannya lampu lalu lintas, diantaranya jalur yang lancer, untuk apa jalur lancar pake lampu lalu lintas, nantinya akan menimbulkan kepadatan juga, contohnya di simpang kebun kopi. Faktor yang kedua rusak karena kurang anggaran belum ada perbaikan dari instansi terkait.

Terdapat kendala dalam mengatur lalu lintas di Kota Cimahi, termasuk penggunaan lampu lalu lintas. Kendala tersebut tentu menimbulkan permasalahan yang sudah seharusnya untuk dipecahkan dan dicari

solusi atau jalan keluar. Kendala tersebut contohnya adalah ruas jalan yang kurang memadai sehingga pengaturan lampu lalu lintas terasa agak sulit. Beberapa kendala terkait penggunaan lalu lintas juga diantaranya eror, misalnya terlalu lama hijau. Cimindi termasuk macet tetapi jika dipasang lampu lalu lintas ruas jalan kurang memadai, harus ada perluasan jalan terlebih dahulu. Dan kami menerjunkan petugas untuk mengatur lalu lintas.

3. Tepat Target

Penugasan terdapat kepolisian dan Dinas Perhubungan yang mana Kepolisian sebagai pengawas dan Dinas Perhubungan sebagai manajemennya. Dalam pelaksanaan kebijakan lampu lalu lintas ini, biasanya diatur langsung oleh kapolres yang terjun ke lapangan, ada pembagian tugas khusus terkait petugas yang menjadi pemantau lapangan. Untuk stakeholder terdapat Kepolisian dan Dinas Perhubungan. Kepolisian sebagai pengawas dan Dinas Perhubungan sebagai manajemennya. Dalam pelaksanaan kebijakan lampu lalu lintas ini, biasanya diatur langsung oleh kapolres yang terjun ke lapangan, ada pembagian tugas khusus terkait petugas yang menjadi pemantau lapangan. Dan semua kegiatan Tiap melaksanakan tugas dijabarkan dalam dokumen, dari mulai siapa yang bertugas di tiap persimpangan.

Namun berdasarkan hasil pengamatan peneliti di Simpang Cimindi petugas dari pihak kepolisian sendiri masih terbilang minim, bahkan setiap pagi dan sore Simpang Cimindi mengalami kemacetan, namun jarang ada petugas dari kepolisian yang mengatur lalu lintas disana, dan lalu lintas disana diatur oleh Pak Ogah, yang menarik keuntungan dari kemacetan tersebut. Disamping itu untuk mengatasi lampu lalu lintas yang mati, pemerintah Kota Cimahi melakukan upaya manajemen lalu lintas dan rekayasa lalu lintas guna mengurangi kemacetan di beberapa titik di Kota Cimahi, terutama di Simpang yang lampu lalu lintasnya mengalami kerusakan.

Upaya yang dilakukan oleh pemerintah kota cimahi sendiri yaitu Dilakukannya manajemen lalu lintas dan rekayasa lalu lintas. Contoh di Jalan Gatot Subroto dilakukannya jalan satu arah untuk mengurangi kemacetan tanpa dipasangnya lampu lalu lintas. Mengingat bahwa tidak semua persimpangan bisa dipasangnya lampu lalu lintas, karena

ketika alat tersebut dipasang perlu melakukan penelitian mengenai volume. Ketika suatu jalan telah mampu melebihi ambang batas volumenya maka dipasang lampu lalu lintas. Namun ketika jalan tersebut telah melebihi ambang batas lampu lalu lintas maka dibuat bunderan. Walaupun jalan tersebut termasuk jalan yang macet tetapi kondisi dan situasinya kurang mendukung seperti lebar jalannya kurang mendukung maka tidak bisa dipasang lampu lalu lintas. Mungkin bagi ruas jalan yang kecil dan selalu terjadi kemacetan maka bisa dilakukan manajemen rekayasanya. Jadi perlu dilakukannya penelitian terhadap suatu jalan yang akan dipasang lampu lalu lintas. Lalu lintas yang menghubungkan antara wilayah Cimahi dari tahun ke tahun semakin padat, apalagi dengan keberadaan perlintasan kereta api yang membelah di tengah kota membuat kelancaran lalu lintas tidak berjalan secara maksimal.

4. Tepat Target

Berdasarkan pengamatan dan hasil wawancara yang dilakukan dengan Sekretaris Bidang Lalu Lintas Dishub Kota Cimahi. adanya lampu lintas yang mati berdampak signifikan, Dampak signifikan dari lampu lalu lintas yang dinonaktifkan kemacetan semakin panjang dan di beberapa titik crossing lampu lalu lintas sangat tidak terkendali. Rencananya kedepan akan ada pengaktifan kembali lampu lalu lintas yang rusak untuk saat ini belum adanya anggaran untuk dilakukan perbaikan. Kedepannya mungkin lampu lalu lintas yang mati akan kembali diaktifkan mengingat kemacetan di Kota Cimahi yang semakin tahun mengalami peningkatan. Dampak signifikan dari lampu lalu lintas yang dinonaktifkan kemacetan semakin panjang dan di beberapa titik crossing lampu lalu lintas sangat tidak terkendali.

Disamping itu adanya kemacetan ini dimanfaatkan oleh Pak Ogah sebagai sumber pendapatannya, namun fakta dilapangan menunjukkan bahwa adanya Pak Ogah ini tidak membuat lalu lintas menjadi lancar, tetapi malah membuat lalu lintas semakin padat, karena Pak Ogah lebih mendahulukan orang yang membayar jasanya, sehingga arus lalu lintas tidak terkendali, bahkan kerap kali menimbulkan kecelakaan kecil. Padahal pihak kepolisian sendiri sudah memberikan teguran dan sanksi kepada Pak Ogah, dan bahkan sudah dilakukan pembinaan khusus oleh dinas sosial khusus terkait pekerjaan layak,

tetapi mereka tetap bersikeras untuk kembali ke jalan. Dengan adanya pak ogah, sangat merugikan tentunya, karena pak ogah mendahulukan yang membayar uang sehingga bisa menimbulkan kecelakaan juga, yaitu traffic exidence. Malah sudah ditegur dan dibawa ke kantor, tetapi mereka balik lagi ke jalan, bahkan sudah dilakukan pembinaan khusus oleh dinas sosial khusus terkait pekerjaan layak, tetapi mereka tetap bersikeras untuk kembali ke jalan, pak ogah bukan menahan kendaraan yang belakang tetapi malah melihat kendaraan yang udah dipungut bayaran. Ada beberapa simpang yang lampu lalu lintasnya rusak dan dari pihak kami akan diberlakukan pengaturan secara manual supaya tertib.

Namun bagi Pak Ogah menjadi pengatur jalan adalah sumber pemenuhan kehidupannya, mengingat mencari pekerjaan zaman sekarang ini tidaklah mudah, mengatur jalan merupakan pekerjaan yang mudah bagi dirinya. Adanya lampu lalu lintas yang mati atau simpang tanpa lampu lalu lintas sangat menguntungkan bagi saya mengingat saat ini mencari kerja susah. Makannya sumber pendapatan termudah dihasilkan dari hasil mengatur jalan.

5. Tepat Proses

Berdasarkan pengamatan dan hasil wawancara yang dilakukan dengan warga Kota Cimahi, adanya lampu lalu lintas sangat berpengaruh bagi masyarakat. Maka dengan adanya lampu lalu lintas yang mati sangat mempengaruhi mobilitas masyarakat, menjadikan mobilitas masyarakat berjalan lambat, terutama di pagi dan sore hari. Warga Kota Cimahi berharap agar adanya maintenance yang lebih rajin, agar pengaturan terkait lalu lintas lebih tertata lagi. Lampu lalu lintas yang mati sangat mempengaruhi mobilitas masyarakat, menjadikan mobilitas masyarakat berjalan lambat, terutama di pagi dan sore hari. Harapan saya selaku warga kepada pemerintah kota cimahi dalam mengatasi kemacetan, harus adanya maintenance yang lebih rajin, pengaturannya lebih tertata lagi. Sejauh ini pemerintah Kota Cimahi cukup sesuai tidak melakukan kesalahan-kesalahan yang fatal namun tingkat keefektifannya perlu ditingkatkan lagi. Pemerintah Kota Cimahi perlu lebih sigap lagi dalam menangani masalah kemacetan terutama di simpang yang lampu lalu lintasnya mati, dan untuk simpang yang mengalami

kemacetan karena tidak adanya lampu lalu lintas, maka polres Cimahi perlu lebih diefektifkan lagi dalam pengaturan jalan manualnya, dan lebih rajin lagi, terutama disimpang cimindi yang seringkali diatur pak ogah.

D. KESIMPULAN

Sebuah kebijakan dapat dikatakan efektif jika target dari tujuan kebijakan telah terpenuhi. Pertumbuhan ekonomi di suatu kota menghasilkan berbagai dampak fenomena sosial dan permasalahan teknis, diantaranya; berbagai masalah teknis dalam pengendalian kemacetan, perencanaan fasilitas transportasi dan koordinasi antar instansi yang sulit. Lalu lintas yang menghubungkan antara wilayah Cimahi dari tahun ke tahun semakin padat, apalagi dengan keberadaan perlintasan kereta api yang membelah di tengah kota membuat kelancaran lalu lintas tidak berjalan secara maksimal.

Kebijakan terkait penggunaan lampu lalu lintas di Kota Cimahi sudah cukup tepat mengingat penggunaan lampu lalu lintas ini cukup vital bagi keteraturan arus lalu lintas di Kota Cimahi. Dalam penempatan lampu lalu lintas tidak bisa dilakukan di sembarang tempat. Perlu adanya kajian terlebih dahulu. Namun, sangat disayangkan bahwasanya terdapat beberapa titik yang mana lampu lalu lintas tidak berfungsi membuat arus lalu lintas tak terkendali dan mengalami kemacetan, belum adanya anggaran untuk memperbaiki lampu lalu lintas yang mati tersebut. Dalam hal ini pemerintah Kota Cimahi melakukan upaya manajemen lalu lintas dan rekayasa lalu lintas guna mengurangi kemacetan di beberapa titik di Kota Cimahi, terutama di Simpang yang lampu lalu lintasnya mengalami kerusakan.

E. REFERENSI

- Cresswell, J. W. (2016). *Research Design Pendekatan Metode Kualitatif, Kuantitatif, dan Campuran*. PUSTAKA PELAJAR.
- Edie, A. M. (2019). Implementasi Kebijakan Penataan Transportasi Angkutan Umum Di Kota Bandung. *Jurnal Pemerintahan Dan Keamanan Publik*, 1(1), 51–64.
- Febriani, R. (2020). No Title. *PikiranRakyat.Com*. <https://www.pikiran-rakyat.com/bandung-raya/pr-01330350/lama-jadi-kota-tanpa-traffic->

light-dishub-cimahi-bakal-pasang-lampu-merah-di-simpang-pemkot

- Herdiansyah, M. I., Atika, L., Universitas, D., Darma, B., Jenderal, J., Yani, A., & Palembang, N. (2016). Pengaturan Lampu Lalu Lintas Menggunakan Pendekatan Sistem Pakar. *Jurnal Ilmiah Matrik*, 18(3), 241–250. <http://journal.binadarma.ac.id/index.php/jurnalmatrik/article/view/414>
- Iqbal, muhammad. (2020). *Studi efektifitas pelayanan lampu pengatur lalu lintas pada persimpangan jl. pandu - jl. letjen suprpto - jl. brigjend katamso - jl. pemuda. I.*
- Mawuntu, P., Rares, J., & Plangiten, N. (2022). Efektivitas Kebijakan Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PPKM) Skala Mikro Dalam Penyebaran Covid-19 Di Desa Warembungan. *Jejaring Administrasi Publik*, 8(113), 1–12.
- Nugroho, R. (2012). *Public Policy*. 9–25. [https://eprints.uny.ac.id/21690/3/BAB II.pdf](https://eprints.uny.ac.id/21690/3/BAB%20II.pdf)
- Nugroho, R. (2017). Dinamika Kebijakan, Analisis Kebijakan, dan Manajemen Politik Kebijakan Publik. *Jakarta: Elex Media Komputindo*, 39.
- Purba, Y. P. (2021). *Program Studi Ilmu Administrasi Bisnis Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Padjadjaran*.
- Rusgiyanto, F., Desijayanti, G., . H., & Islami, W. S. (2020). Evaluasi Kinerja Simpang Di Kota Cimahi Dengan Metode Simulasi. *Jurnal Transportasi*, 19(3), 171–178. <https://doi.org/10.26593/jt.v19i3.3669.171-178>
- Zuliah, A. (2017). PENERAPAN UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN BAGI PELAKU ANAK. *Warta Edisi*:53, 549, 40–42.