

Perbandingan Tingkat Masalah Pengguna Jalan Pada Sistem Satu Arah di Kota Bogor

The Comparison of Road Users' Masalah Level on One-way Traffic System in Bogor City

Maya Apriyana^{1*}, Tuti Kurnia²

^{1,2}Universitas Djuanda, Bogor, Indonesia

e-mail: mayaapriana7@gmail.com

ABSTRACT

The study aims at determining the effect of one-way traffic on the utility level of road users in the city of Bogor. The study used survey method with quantitative approach with samples from public road users and public transit drivers. Importance Performance Index (IPA) was used for data analysis. Then results from interview show that one-way traffic has caused more traffic congestion, longer mileage, reduced income for public transit drivers, and increased fuel consumption and IPA analysis indicates that both passengers and drivers perceive satisfaction on mileage, location access and fuel consumption in before the implementation of one-way traffic. After the system is in use, both passengers and drivers are satisfied with the city's urban planning. The utility on the one-way traffic system does not sufficiently provide masalah to road users in general.

Keywords: masalah level; one-way traffic; road users

ABSTRAK

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh sistem satu arah terhadap tingkat masalah pengguna jalan di Kota Bogor. Metode penelitian yang digunakan yaitu metode penelitian kuantitatif, dengan teknik pengumpulan data yaitu dengan wawancara dan penyebaran kuesioner kepada masyarakat pengguna jalan dan supir angkutan umum. Alat analisis yang digunakan adalah IPA (*Importance Performance Analysis*). Hasil data yang diperoleh dari wawancara menyatakan bahwa sistem satu arah terasa lebih macet, jarak tempuh menjadi lebih jauh, pendapatan supir angkot menjadi lebih berkurang dan bertambahnya konsumsi bahan bakar, sedangkan hasil dari IPA menyatakan bahwa masyarakat dan supir angkot lebih puas sebelum sistem satu arah baik dalam jarak tempuh, akses lokasi, dalam konsumsi bahan bakar. Setelah sistem satu arah masyarakat dan supir angkot lebih puas pada penataan Kota Bogor menjadi lebih tertata jika dibandingkan sebelum sistem satu arah. Kemudahan pada kebijakan sistem satu arah ini tidak memberikan masalah yang cukup berarti kepada pengguna jalan secara keseluruhan.

Kata Kunci : tingkat masalah; sistem satu arah; pengguna jalan

PENDAHULUAN

Secara geografis Kota Bogor terletak di tengah-tengah wilayah kabupaten dan berada di letak yang tidak jauh dengan Ibukota Negara, menjadikan kota ini sebagai kota yang berpotensi tinggi dalam pengembangan dan pertumbuhan ekonomi dan jasa, perdagangan dan industri, transportasi dan pariwisata (Badan Pusat Statistik Kota Bogor 2017:34). Transportasi di Kota Bogor didominasi oleh angkutan umum (angkot) yang merupakan sarana untuk masyarakat agar tidak terlalu ketergantungan dalam menggunakan kendaraan pribadi, dan merupakan aspek transportasi yang menyangkut hajat hidup orang banyak (Oktariansyah, 2017:49). Jumlah angkutan umum di Kota Bogor berdasarkan data Kementerian Perhubungan per 2015 menunjukkan bahwa jumlah angkutan kota (angkot) sebanyak 3,4 Ribu. Kondisi tersebut yang menjadikan faktor utama kemacetan yang terjadi di pusat Kota Bogor.

Mobilitas masyarakat yang tinggi mengharuskan pemerintah menyediakan sarana yang memadai dan mampu untuk mengkordinir rute perjalanan dan para pengguna jalan di wilayah perkotaan. Langkah mendasar untuk mengatasi mobiltas masyarakat perkotaan yaitu dengan membangun sistem transportasi yang menjangkau titik-titik penting perkotaan, langkah ini membutuhkan komitmen dari pemerintahan kota untuk membangun sebuah sistem transportasi yang efesien dan efektif yaitu sistem transportasi yang aman, murah, tepat waktu dan mampu menjangkau seluruh lapisan masyarakat (Khoerudin, 2017:65). Sebagai langkah awal dalam mengatasi permasalahan mobilitas masyarakat dan juga permasalahan kemacetan yang terjadi Pemerintah Kota (PemKot) mengeluarkan kebijakan untuk menetapkan Sistem Satu Arah (SSA), arus lalu lintas di jalan utama seputar Istana Negara Bogor dan seputaran Kebun Raya Bogor pada 1 april 2017.

Alasan penetapan Sistem Satu Arah ini yaitu memikul beban 1,2 juta perjalanan masyarakat setiap hari, dilintasi 13 trayek angkot, aktivitas masyarakat di sekolah, perkantoran, pasar dan pusat perbelanjaan yang berada di persimpangan jalan (Pemerintah Kota Bogor, 2017). Penetapan Sistem Satu Arah oleh pemerintah Kota Bogor harus juga melihat tingkat kepuasan pengguna jalan, tingkat kepuasan ini adalah tingkat perasaan seseorang setelah membandingkan kinerja (penetapan SSA) dengan hasil yang diperoleh setelah penetapan SSA. Jadi intinya tingkat kepuasan pengguna jalan ini yaitu suatu keadaan dimana keinginan, harapan dan kebutuhan pengguna jalan terpenuhi (Muhammad Zulqifi Rahman, 2016: 480). Dalam Undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan disebutkan bahwa penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan bersifat lintas sektor sehingga dalam pelaksanaannya harus terkoordinasi oleh pembina dan para pemangku kepentingan.

Sistem satu arah ini menuai berbagai pro dan kontra dari berbagai lapisan masyarakat dilihat dari sisi pro tujuan sistem satu arah ini, yaitu untuk mengatasi kemacetan, menata estetika kota, serta memudahkan akses lokasi pelayanan publik. Disisi Kontra rute perjalanan yang menitari Kebun Raya Bogor mengakibatkan Jarak yang terasa lebih jauh, pendapatan supir angkot menurun, konsumsi bahan bakar menjadi lebih meningkat dan tidak efisiennya waktu jarak tempuh. Hasil survei ini menunjukkan bahwa sistem satu arah ini dapat mengurangi kemacetan di Kota Bogor (Survei yang dilakukan oleh mahasiswa S1 Statistika IPB yang tergabung dalam Himpunan Profesi Gamma Sigma Beta, Juni 2016). Perbedaan dalam penelitian ini yaitu metode analisis yang digunakan, pada penelitian ini metode yang digunakan adalah metode IPA (*Importance Performance Analysis*) atau membandingkan tingkat masalah pengguna jalan sebelum dan setelah sistem

satu arah. Dalam Islam setiap kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah harus melihat apa masalah (manfaat) yang akan didapatkan oleh masyarakat, pemikiran Asy-Syaithibi tentang masalah merupakan dua hal yang sangat penting yaitu mengenai pembinaan dan pengembangan hukum Islam.

Masalah secara sederhana diartikan sebagai sesuatu yang dapat diterima oleh akal yang sehat. Masalah memiliki dua bentuk yaitu mewujudkan manfaat, yaitu manfaat yang dirasakan langsung oleh orang mengenai perbuatan yang diperintahkan (Amir Syarifuddin, 2011:324-325). Dalam hal pemberlakuan SSA maka pemerintah harus memastikan bahwa sistem ini memberikan masalah bagi masyarakatnya khususnya masyarakat Kota Bogor dan menghindarkan manusia atau masyarakat dari keburukan dan kerusakan, hubungan dengan pemberlakuan SSA yaitu pemerintah memiliki tujuan untuk menata Kota Bogor menjadi lebih tertata dan mengurangi kemacetan yang terjadi, sehingga di harapkan apa yang telah pemerintah lakukan dalam menata Kota Bogor menjadi lebih tertata tidak dirusak oleh masyarakat dan tidak melakukan hal-hal yang buruk (Muslimin Kara, 2012:177)

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan teknik pengumpulan data data primer berupa kuesioner dan wawancara serta data sekunder yang berasal dari jurnal, buku, majalah dan *website*. Teknik analisis data dalam penelitian ini adalah IPA (*Importance Performance Analysis*) yaitu digunakan untuk mengetahui perbandingan tingkat masalah sebelum dan sesudah sistem satu arah, dengan rumus:

$$T_{ki} = \frac{X_i}{Y_i} = 100\%$$

Y_i

T_{ki} = Tingkat Kepuasan Responden

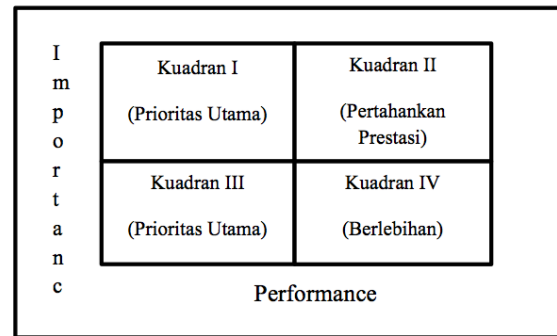
X_i = Penilaian Sebelum SSA

Y_i = Penilaian Setelah SSA

Interpretasi

Importance

Performance Analysis terdapat empat kuadran yang berfasarkan hasil pengukuran *Importance performance Analysis* yaitu :



Gambar 1 Pembagian kuadran

Sumber : Johan Oscar Ong 7:2014

Penjelasan gambar di atas yaitu :

1. Kuadran I, yaitu wilayah yang memuat faktor-faktor yang dianggap penting oleh pengguna jalan, tetapi pada kenyataannya faktor ini belum sesuai dengan harapan pengguna (tingkat kepuasan yang diperoleh masih rendah) dan atribut yg masuk kedalam atribut ini harus ditingkatkan lagi kinerjanya.
2. Kuadran II, yaitu kuadran yang di anggap penting oleh pengguna, dan faktor yang dianggap oleh pengguna sudah sesuai dengan yang dirasakan oleh pengguna.
3. Kuadran III, yaitu wilayah yang memuat faktor-faktor yang dianggap kurang penting oleh pengguna, dan kinerjanya dianggap tidak terlalu istimewa. Peningkatan atribut yang masuk dalam kuadran ini dapat dipertimbangkan kembali karena pengaruhnya terhadap manfaat sangat kecil di rasakan oleh pengguna.
4. Kuadran IV, yaitu wilayah yang memuat faktor yang dianggap kurang penting oleh pengguna dan dirasakan terlalu berlebihan. Atribut yang masuk kedalam atribut ini dapat dikurangi. (Johan Oscar Ong, 7:2014)

HASIL DAN PEMBAHASAN

Sistem satu arah diterapkan di pusat kota bogor sebagai suatu kebijakan dari pemerintah yang merupakan bagian dari solusi dalam mengatasi kemacetan yang terjadi, seharusnya sistem satu arah ini bisa dijadikan dasar pijakan dalam menerapkan kemaslahatan kepada masyarakat, supir angkot dan juga pemerintah dalam memberikan manfaat dan kemudahan dalam bertransportasi yang menguntungkan bagi pemerintah kota bogor maupun untuk masyarakat dan supir angkot, sehingga tidak merugikan salah satu pihak. Masalah diartikan sebagai bentuk kebaikan yang berdimensi pada duniawi dan akhirat yang memiliki unsur manfaat dalam semua aspek secara keseluruhan yang tidak menimbulkan kemudhratan (Rahamat 10:2015).

Konteks masalah dalam sistem satu arah ini, seharusnya dapat dijadikan sebagai solusi dalam mengatasi kemacetan dengan tidak merugikan salah satu pihak, dengan cara bertukar pendapat mengenai kebijakan sistem satu arah ini, yang dilihat dari segi kepuasan pengguna jalan baik pengguna angkutan umum, pengendara bermotor, pengendara mobil dan juga supir angkot untuk kebijakan ini sehingga tidak ada yang dirugikan. Sebelum kebijakn ini diterapkan pemerintah seharusnya melakukan tes dengan uji coba beberapa hari dalam penerapan kebijakan ini dan pemerintah membuka forum pendapat agar mengetahui pendapat masyarakat apakah masyarakat merasa puas akan sistem satu arah atau lebih puas pada kebijakan sebelum satu arah, sehingga pemerintah kota bogor dapat mempertimbangkan kembali pendapat masyarakat pengguna angkutan umum, pengendara bermotor, pengendara mobil dan supir angkot apakah tetap dilanjutkan kebijakan satu arah ini atau mencari kebijakan lain yang tidak merugikan salah satu pihak, tetapi juga

dapat memberikan kemaslahatan yang langsung dirasakan oleh semua pihak.

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan kepada masyarakat pengguna jalan, terdapat 31-35 responden menyatakan bahwa sistem satu arah di Kota Bogor menyebabkan kemacetan yang lebih parah, jauhnya lokasi yang akan dituju serta penambahan biaya angkutan umum dan bahan bakar.

Sedangkan hasil wawancara yang dilakukan kepada supir angkot 21 dari 25 responden menyatakan sistem satu arah menyebabkan beberapa hal diantaranya kemacetan yang terasa lebih tinggi, pendapatan supir angkutan umum yang menjadi lebih berkurang karena adanya perputaran jarak, persaingan semakin terasa lebih parah karena sebelum sistem satu arah tidak semua angkutan umum memutari kebun raya, waktu jarak tempuh yang lebih lama dan bertambahnya konsumsi bahan bakar. Sedangkan hasil dari sebelum dan sesudah sistem satu arah dengan menggunakan *Importance Performace Analyis* dengan aplikasi spss. Analisis ini mengkaitkan antara tingkat kepuasan sebelum (*Impotance*) sistem satu arah dengan setelah (*performance*) sistem satu arah yang dirasakan secara langsung oleh masyarakat yang terdiri dari pengguna angkutan umum, pengendara bermobil dan pengendara bermotor serta supir angkot, berikut hasil rata-rata sebelum dan sesudah sistem satu arah di Kota Bogor (Tabel 1).

Dari data di atas dapat diketahui bahwa masyarakat pengguna jalan yang terdiri dari pengguna angkutan umum, pengendara mobil dan pengendara bermotor lebih memilih pada kebijakan sebelum satu arah dengan hasil rata-rata 2,64%. Supir angkot lebih puas pada kebijakan sebelum sistem satu arah, hal tersebut dapat dilihat pada tabel II dengan kode A6 dengan hasil presentase 3,04%.

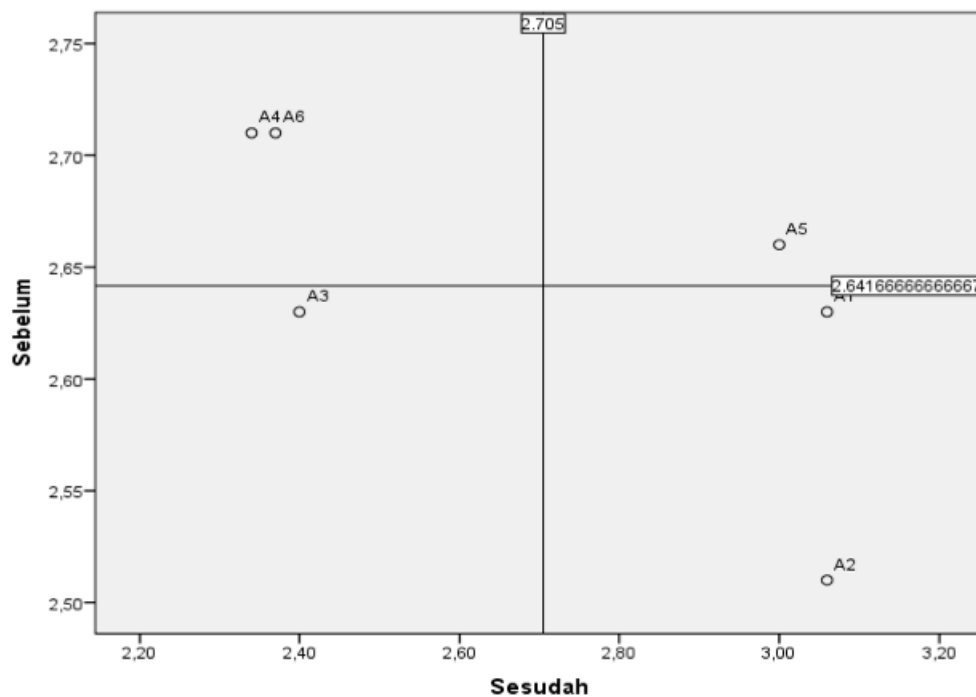
Hasil *Importance Performance Analysis* dengan aplikasi spss pada pengguna jalan (masyarakat) dalam bentuk diagram sebagai berikut (Gambar 1).

Tabel 1 Hasil Rata-rata Tanggapan Masyarakat Mengenai Sistem Satu Arah

Kode	Sebelum	Sesudah	
A1	Kemacetan terasa lebih parah	2,63	3,06
A2	Pusat kota menjadi lebih tertata	2,51	3,06
A3	Mempermudah akses lokasi	2,63	2,4
A4	Jarak tempuh menjadi lebih singkat	2,71	2,34
A5	Konsumsi bahan bakar lebih banyak	2,66	3
A6	Masyarakat merasa puas	2,71	2,37

Tabel 2 Hasil Rata-rata Tanggapan Supir Angkot Mengenai Sistem Satu Arah

Kode	Sebelum	Sesudah	
A1	Kemacetan terasa lebih parah	2,68	2,72
A2	Pusat kota menjadi lebih tertata	2,28	3,08
A3	Mempermudah akses lokasi	2,84	2
A4	Pendapatan lebih banyak	2,56	2,04
A5	Konsumsi bahan bakar menjadi lebih banyak	2,44	2,84
A6	Supir Angkot merasa puas	3,04	1,92

Gamabar 1 Hasil *Importance Performance Analysis* pada Pengguna Jalan

Berdasarkan Gambar 2 maka dapat diinterpretasikan sebagai berikut :

Kuadran I, yaitu faktor yang dianggap penting oleh pengguna namun kenyataannya belum sesuai dengan harapan dan atribut yang masuk kedalam atribut ini harus ditingkatkan lagi kinerjanya. Berdasarkan hasil dari *importance performace analysis* menyatakan bahwa masyarakat yang terdiri dari pengguna jalan seperti pengguna angkutan umum, pengendara bermotor dan pengendara mobil menyatakan puas pada kebijakan sebelum sistem satu arah dan tidak puas pada kebijakan satu arah, dan menjadikan tempuh menjadi lebih lama berbeda dengan sebelum kebijakan satu arah yang menyatakan bahwa jarak tempuh menjadi lebih singkat. Pemerintah menganggap sistem satu arah ini penting tetapi berbeda dengan masyarakat yang menganggap kebijakan satu arah tidak penting karena menjadikan jarak waktu tempuh yang lebih lama dalam kenyataannya masih belum sesuai dengan harapan dan keinginan masyarakat pada kebijakan sistem satu arah, sehingga pemerintah kota bogor harus meningkatkan kembali kinerjanya.

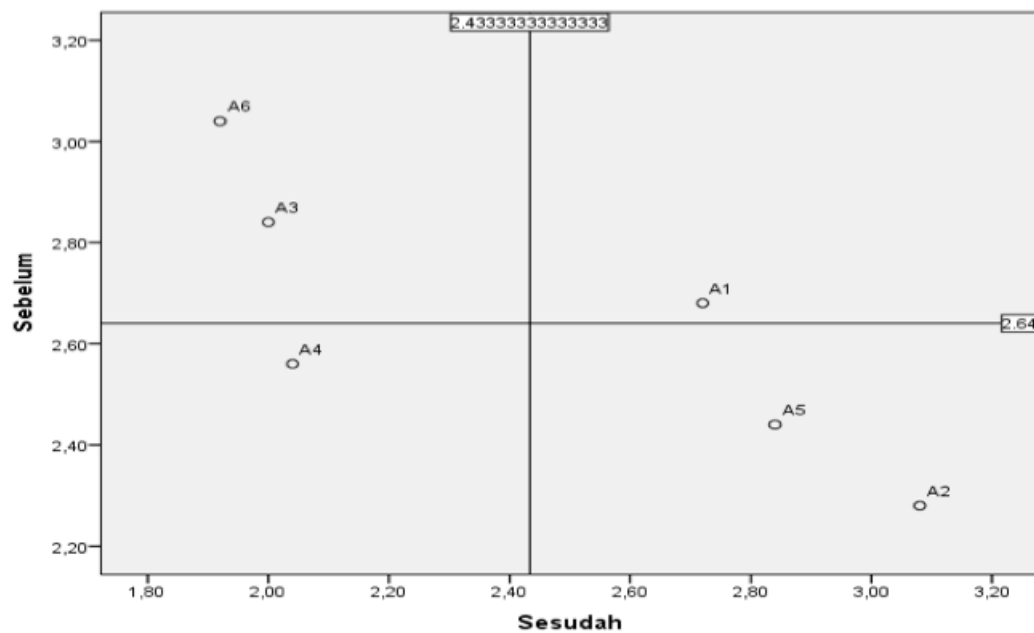
Kuadrat II, yaitu faktor yang dianggap penting oleh pengguna dan dianggap sudah sesuai dengan yang dirasakan oleh pengguna, berdasarkan gambar I menunjukkan bahwa konsumsi bahan bakar meningkat pada kebijakan satu arah sehingga atribut yang masuk ke dalam kuadran ini. Dianggap sesuai karena masyarakat pengguna kendaraan bermotor dan bermobil harus memutar Kebun Raya Bogor terlebih dahulu karena sistem satu arah yang berakibat pada meningkatnya konsumsi bahan bakar. Masyarakat menganggap tidak penting dan menurut pemerintah ini penting dan sudah sesuai, masyarakat beranggapan bahwa ini tidak penting karena menjadikan penambahan biaya untuk bahan bakar.

Kuadrat III, yaitu faktor yang dianggap kurang penting oleh pengguna, dan atribut yang masuk ke kuadran ini dapat

dipertimbangkan kembali karena pengaruh manfaat yang dirasakan oleh pengguna sangat kecil.

Berdasarkan gambar I menunjukkan bahwa sistem satu arah ini membuat akses lokasi menjadi sulit, berbeda halnya dengan sebelum sistem satu arah yang mempermudah akses. Akses lokasi adalah jalan yang saling berhubungan antara satu lokasi dengan lokasi lainnya. Misalnya masyarakat pengguna angkot trayek 09 yang menuju arah sukasari-warung jambu, pengendara bermotor dan pengendara mobil sebelum satu arah trayek 09 dan masyarakat yang membawa kendaraan langsung ke arah warung jambu melewati jalan raya pajajaran tanpa harus memutar kebun raya. Setelah satu arah masyarakat pengguna angkot trayek 09, pengendara bermotor dan pengendara mobil harus memutar kebun raya terlebih dahulu setelah itu masuk ke jalan raya pajajaran sebelum akhirnya sampai warung jambu. Artinya sistem satu arah ini mempersulit akses lokasi, meningkatkan waktu jarak tempuh, meningkatkan konsumsi bahan bakar dan tidak memberikan manfaat yang besar kepada masyarakat, sehingga pemerintah harus mempertimbangkan kembali mengenai sistem satu arah ini.

Kuadrat IV, yaitu faktor dianggap kurang penting oleh pengguna dan dirasakan terlalu berlebihan. Berdasarkan gambar I menunjukkan bahwa pusat Kota Bogor menjadi lebih tinggi tingkat kemacetan yang terjadi setelah pemberlakuan satu arah, hal ini disebabkan karena semua pengguna jalan raya dari arah jl raya pajajaran, jl otista, jl Ir.Djuanda dan jl harupat harus memutar kebun raya terlebih dahulu untuk menuju tujuan lokasi yang ingin dituju sehingga menyebabkan kemacetan lebih tinggi yang diakibatkan sistem satu arah. Sistem satu arah ini juga membuat pusat kota menjadi lebih tertata dan lebih rapi, berbeda ketika sebelum sistem satu arah penataan kota yang kurang rapi, banyaknya pedagang kaki lima dan sampah bertebaran dimana-mana. Namun menurut masyarakat penataan



Gambar 2 Hasil *Importance Performance Analysis* pada Supir Angkot

ini terlalu berlebihan karena masih banyak yang perlu diselsaikan di daerah-daerah lain di wilayah bogor lainnya tidak hanya di pusat kota bogor saja.

Hasil pada responden supir angkot dengan *importance performance analysis* pada aplikasi spss sebagai berikut (Gambar 2). Berdasarkan Gambar 2 maka dapat diinterpretasikan sebagai berikut : Kuadran I, yaitu faktor yang dianggap penting oleh pengguna, tetapi dalam kenyataanya belum sesuai dengan harapan dan atribut yang masuk kedalam kuadran ini harus ditingkatkan kembali kinerjanya. terdapat dua atribut yang masuk pada kuadran ini, supir angkot merasa puas ketika sebelum pemberlakukan sistem satu arah dan tidak puas setelah pemberlakukan sistem satu arah ini tetapi pemerintah menganggap sistem satu arah penting sebagai solusi dalam mengatasi kemacetan terjadi dipusat Kota Bogor. Namun sistem satu arah yang memiliki tujuan untuk mengatasi kemacetan tidak sesuai dengan harapan supir angkot, dalam mengatasi kemacetan melainkan meningkatkan tingkat kemacetan di pusat

Kota Bogor yang disebabkan sistem satu arah. Selain tidak bisa mengatasi kemacetan sistem satu arah ini menyebabkan jarak tempuh menjadi lebih lama dan berbeda ketika sebelum sistem satu arah menjadi lebih singkat. Atribut yang masuk kuadran ini di anggap oleh supir angkot penting oleh supir angkot ketika sistem satu arah ini bisa mengatasi kemacetan dan memberikan jarak tempuh menjadi lebih singkat.

Kuadran II, yaitu faktor yang dianggap sudah sesuai dengan yang dirasakan oleh pengguna. Berdasarkan gambar II di atas terdapat kemacetan terasa lebih parah ketika sistem satu arah ini diberlakukan dan sesuai dengan apa yang dirasakan oleh supir angkot karena, supir angkot harus memutar kebun raya dan menyebabkan kemacetan yang lebih parah karena menumpuknya kendaraan di jalan otista dan jalan harupat.

Kuadran III, yaitu faktor yang dianggap kurang penting, dan atribut yang masuk kedalam kuadran ini dapat dipertimbangkan karena pengaruh manfaat yang dirasakan oleh pengguna sangat kecil.

Berdasarkan gambar II supir angkot merasa kebijakan sistem satu arah kurang penting karena supir angkot harus memutar jalur yang awalnya bukan jalur yang dilalui, harus menambah pembelian bahan bakar dan mengejar setoran menjadikan sistem satu arah ini beban bagi supir angkot sehingga memberikan manfaat yang sangat kecil dan menurunkan pendapatan pada sistem satu arah ini.

Kuadran IV, yaitu faktor yang dianggap kurang penting dan dirasakan berlebihan oleh pengguna. Berdasarkan gambar II terdapat atribut-atribut yang masuk kedalam kuadran ini yaitu konsumsi bahan bakar menjadi lebih banyak, yang disebabkan karena sistem satu arah karena supir angkot harus membeli bahan bakar lebih dari biasanya. Hal ini terjadi pada supir angkot trayek 10 sebelum sistem satu arah dari arah kapten muslihat, supir angkot trayek 10 lewat arah pasar bogor, sebelum akhirnya sampai di sukasari. Setelah sistem satu arah trayek angkot 10 dari arah jl kapten muslihat harus melewati jl.ir. djuanda,jl. harupat, jl otista setelah itu pasar bogor sebelum akhirnya sampai di sukasari. Dirasa berlebihan dalam arti untuk membeli bahan bakar itu sendiri. Setelah sistem satu arah pusat Kota Bogor menjadi lebih tertata berdasarkan hal tersebut sesuai dengan kondisi lapangan dimana pusat kota menjadi lebih tertata dibandingkan dengan sebelum sistem satu arah, tetapi supir angkot juga merasa penataan tersebut dirasa terlalu berlebihan karena masih banyak daerah lain di bogor yang harus diperhatikan dan diselesaikan tidak hanya di pusat kota saja.

Hasil dari *importance performance analysis* pada gambar I dan II sangat jelas bahwa kebijakan satu arah ini tidak memberikan maslahat kepada pengguna jalan, melainkan memberikan kemudratan dimana hal ini sesuai dengan beberapa variabel yang terdapat pada sebelum dan setelah sistem satu arah diantaranya tingkat kepuasan, jarak tempuh, akses lokasi, penataan kota dan bahan bakar. Dari lima

variabel hanya satu variabel yang dianggap sesuai yaitu mengenai penataan pusat kota menjadi lebih tertata setelah kebijakan satu arah ini, dan memberikan maslahat kepada pengguna jalan kaki untuk lebih bisa menikmati perjalanan kaki di wilayah perputaran kebun raya. Tetapi pengguna jalan juga merasa bahwa penataan tersebut terlalu berlebihan, pengguna jalan beranggapan bahwa masih banyak wilayah bogor yang juga harus ditata dan diselesaikan tidak hanya di pusat kota, hal ini karena agar masyarakat di daerah kabupaten tidak merasa dinomor duakan dan memberikan keadilan kepada masyarakat secara keseluruhan.

SIMPULAN

Berdasarkan hasil wawancara yang telah dilakukan kepada pengguna jalan (masyarakat) dan supir angkot menyatakan bahwa sistem satu arah ini menyebabkan kemacetan yang terasa lebih parah, bertambahnya konsumsi bahan bakar, sulitnya akses lokasi yang akan dituju, dan pendapatan supir angkot menjadi berkurang karena beberapa faktor diantaranya yaitu pendapatan berkurang karena supir angkot harus mengejar setoran, membeli bahan bakar lebih dari biasanya, dan persaingan antar supir angkot lainnya.

Hasil analisis IPA menunjukkan bahwa pengguna jalan merasa kebijakan sistem satu arah ini harus ditingkatkan lagi kinerjanya karena belum sesuai dengan apa yang diharapkan dan hanya terdapat variabel atau atribut yang dirasa sesuai dengan harapan pengguna jalan yaitu pusat kota menjadi lebih tertata. Sedagangkan dari sisi kemaslahatan pada kebijakan sistem satu arah ini belum memberikan maslahah yang berarti kepada masyarakat, sehingga pemerintah harus lebih memperhatikan dan mempertimbangkan kembali mengenai kebijakan sistem satu arah ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik Kota Bogor
Kota Bogor dalam Angka 2017
ISSN : 0251.59.31 Katalog BPS
:1102001.3271
- Yudhy Wicaksono, Apalikasi Exel
Menganalisis Data, Elex Media
Komputindo : Jakarta
- <http://www.pengertianmenurutparaahli.net/pengertian-akses/>
- Johan Oscar Ong, 2014 “ *Analisis Pelanggan dengan Importance Performance Analysis di SBU Laboratory Cobitung PT Sucofindo (Persero)*”, Vol IX N0.1, Januari 2014
- Koerudin, 2017 “*Koordinasi Eksternal Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Tentang Implementasi Sistem Satu Arah di Kota Bogor*” dalam Jurnal Governansi ISSN Vol 3 No. 2 Oktober 2017 22332-3971
- Muhammad Zulqifli Rahman. 2016 “*Tingkat Kepuasan Pelanggan Terhadap Pelayanan Informasi BRT Mamminasata di Kalangan Pelajar dan Mahasiswa di Kota Makassar*. “ Dalam Jurnal Komunikasi KAREBA Vol 5 No. 2 Juli- Desember 2016
- Muslimin Kara. 2012 “ *Pemikiran Al-Syaitibi Tentang Masalah dan Implementasinya dalam Pengembangan Ekonomi Syariah*”, dalam Jurnal ASSETS Vol 2 No 2 Tahun 2012
- Oktariansyah. 2017 “*Analisis Kualitas Pelayanan Angkutan Umum (Transmusi) Melalui Kinerja Terhadap Kepuasan Masyarakat di Kota Palembang*” dalam Jurnal Manajemen dan Bisnis Sriwijaya Vol 15 Nomor 1 Tahun 2017 ISSN : 1412-4521
- Singgih Santoso, 2010 *Statistik Parametrik*, PT Elex Media Komputindo : Jakarta

Halaman ini sengaja dikosongkan.