

**IMPLEMENTASI PERATURAN KEBIJAKAN SISTEM SATU  
ARAH DI KAWASAN KAMPUS - JL. JAWA  
TAHUN 2023-2024 OLEH DINAS PERHUBUNGAN  
KABUPATEN JEMBER**

**SKRIPSI**



Oleh:

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI  
Anisah  
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ  
JEMBER

**UNIVERSITAS ISLAM NEGERI  
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ JEMBER  
FAKULTAS SYARI'AH  
DESEMBER 2025**

**IMPLEMENTASI PERATURAN KEBIJAKAN SISTEM SATU  
ARAH DI KAWASAN KAMPUS - JL. JAWA  
TAHUN 2023-2024 OLEH DINAS PERHUBUNGAN  
KABUPATEN JEMBER**

**SKRIPSI**

diajukan kepada Universitas Islam Negeri Kiai Haji Achmad Siddiq Jember  
untuk memenuhi salah satu persyaratan  
memperoleh gelar Sarjana Hukum (S.H.)  
Fakultas Syariah  
Program Studi Hukum Tata Negara (Siyasah)



UNIVERSITAS ISLAM NEGERI  
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ  
Oleh:  
Anisah  
NIM : 214102030039

**UNIVERSITAS ISLAM NEGERI  
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ JEMBER  
FAKULTAS SYARI'AH  
DESEMBER 2025**

**IMPLEMENTASI PERATURAN KEBIJAKAN SISTEM SATU  
ARAH DI KAWASAN KAMPUS - JL. JAWA  
TAHUN 2023-2024 OLEH DINAS PERHUBUNGAN  
KABUPATEN JEMBER**

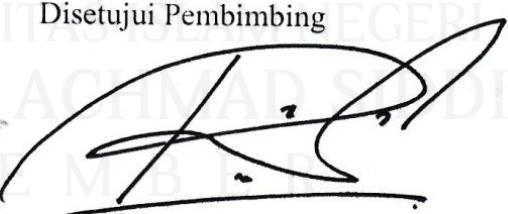
**SKRIPSI**

diajukan kepada Universitas Islam Negeri Kiai Haji Achmad Siddiq Jember  
untuk memenuhi salah satu persyaratan memperoleh  
gelar Sarjana Hukum (S.H.)  
Fakultas Syariah  
Program Studi Hukum Tata Negara (Siyasah)

Oleh:

Anisah  
NIM : 214102030039

Disetujui Pembimbing

  
Dr. Erfina Fuadatul Khilmi S.H., M.H.  
NIP. 198410072019032007

**IMPLEMENTASI PERATURAN KEBIJAKAN SISTEM SATU  
ARAH DI KAWASAN KAMPUS - JL. JAWA  
TAHUN 2023-2024 OLEH DINAS PERHUBUNGAN  
KABUPATEN JEMBER**

**SKRIPSI**

telah diuji dan diterima untuk memenuhi salah satu  
persyaratan memperoleh gelar Sarjana Hukum (S.H)  
Fakultas Syariah  
Program Studi Hukum Tata Negara

Hari : Senin  
Tanggal : 22 Desember 2025

Tim Penguji

Ketua

  
**Yudha Bagus Tunggala Putra, M.H.**  
NIP. 198406052018011001

Sekretaris

  
**Mohamad Ikrom, S.H.I., M.Si.**  
NIP. 198506132023211018

Anggota:

1. Dr. H. Abdul Kholid Syafa'at, M.A.
  2. Dr. Erfina Fuadatul Khilmi, S.H., M.H.
- 

Menyetujui

Dekan Fakultas Syariah



## MOTTO

وَهُوَ الَّذِي خَلَقَ الَّيلَ وَالنَّهَارَ وَالشَّمْسَ وَالْقَمَرَ كُلُّ فِي فَلَكٍ يَسْبَحُونَ  
ۖ

Artinya: “Dialah yang telah menciptakan malam dan siang, matahari dan bulan.  
Masing-masing beredar pada garis edarnya.”\*



UNIVERSITAS ISLAM NEGERI  
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ  
J E M B E R

---

\*Al-Kaffah, *Al- Qur'an dan terjemahan*, (Jawa Timur:Suskses Publishing, 2012)

## **PERSEMBAHAN**

Tidak ada ungkapan yang lebih layak disampaikan selain rasa syukur yang mendalam ke hadirat Allah Subhanahu Wa Ta’ala atas limpahan rahmat, taufik, hidayah dan inayah-Nya sehingga penulis dapat menuntaskan penyusunan karya ilmiah ini dengan baik. Selanjutnya sholawat dan salam semoga senantiasa tercurah kepada junjungan Nabi Muhammd SAW, yang telah membawa umat manusia keluar dari masa jahiliyah menuju peradaban yang penuh cahaya dalam naungan islam. Dengan penuh kerendahan hati, penulis mempersesembahkan karya ilmiah ini sebagai wujud nyata dari perjuangan ketekunan, dan rasa terima kasih yang tulus kepada orang-orang terdekat yang sangat berati dan menjadi sumber kekuatan dalam perjalanan hidup penulis:

1. Teristimewa dan yang paling istimewa untuk kedua orang tua saya, yakni Ayah Abu Hasan dan Ibu Indriati, kedua sosok orang yang selalu menjadi sumber kekuatan yang tak pernah padam. Terima kasih atas cinta, pengorbanan dan keteguhan hati yang senantiasa menguatkan saya untuk terus maju, terima kasih untuk semua uang yang dikeluarkan untuk Pendidikan saya, baju yang nyaman, makanan yang sesuai selera, tempat tinggal yang aman dan masih banyak kebahagiaan yang tidak bisa disebutkan. Skripsi ini adalah wujud kecil dari segala harapan dan perjuangan yang telah kita jalani bersama,. Semoga ini menjadi kebanggan kecil bagi kalian, sebagaimana kalian selalu menjadi kebanggan terbesar dalam hidup saya.
2. Kepada saudara kandung penulis, kakak Rosihil Anam, Muzayyanah dan suaminya Jemi dan Adik saya Siti Dhonita, Terimakasih banyak atas dukungannya secara moril maupun materil, terimakasih juga atas segala mptivasi dan dukungannya yang diberikan kepada penulis sehingga penulis mampu menyelesaikan studinya sampai sarjana.
3. Kepada adik tercinta, adik satu-satunya penulis yaitu, Siti Dhonita dan

keponakan-keponakan tercinta Naura Adelina Putri, Auliya Zahira, Auliya Nazila, Terimakasih atas kelucuan- kelucuan kalian yang membuat penulis senang, terimakasih juga karna kalian yang selalu excited nungguin saya pulang, aku ingin hidup lebih lama untuk kalian, menyaksikan kalian tumbuh dewasa dan menjadi orang yang kalian andalkan dalam menghadapi kehidupan ini, semoga hidup kalian jauh lebih baik dari pada saya, semoga kalian tidak tersesat di jalan manapun karna saya yang akan menjadi petanya.



UNIVERSITAS ISLAM NEGERI  
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ  
J E M B E R

## KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Alhamdulillahirobbil“alamin, segala puji dan syukur atas kehadirat Allah Subhanahu Wa Ta“ala yang telah melimpahkan rahmat serta inayah-Nya. Sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan skripsi dengan baik sebagai bagian dari pemenuhan salah satu syarat akademik untuk memperoleh gelar sarjana. Selanjutnya shalawat serta salam senantiasa kita sampaikan kepada junjungan baginda Nabi Besar Muhammad SAW mengharapkan syafaatnya di akhirat kelak. Sebagai bentuk rasa penghargaan yang tulus, penulis ingin mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada semua pihak yang telah memberikan dukungan selama proses penyusunan skripsi ini sebagai berikut:

1. Bapak Prof. Dr. Hepni, selaku Rektor Universitas Islam Negeri Kiai Haji Achmad Siddiq Jember.
2. Bapak Dr. Wildani Hefni, M.A, yang telah bersedia meluangkan waktunya untuk memberikan surat izin penelitian lapangan dan memberikan pengesahan skripsi ini hingga selesai.
3. Bapak Sholikul Hadi, S.H., M.A., selaku Ketua Jurusan Hukum Islam UIN Kiai Haji Siddiq Jember.
4. Bapak Achmad Hasan Basri, M.H, selaku Ketua Program Studi Hukum Tata Negara.
5. Bapak Badrul Tamam, S.H, M.H , selaku Dosen Pembimbing akademik.
6. Ibu Dr. Erfina Fuadatul Khilmi, S.H., M.H. Selaku dosen pembimbing skripsi yang memberikan bimbingan dan dukungan sehingga skripsi ini dapat selesai dengan baik.

7. Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Syariah Kiai Haji Achmad Siddiq Jember yang telah memberikan segala amal ilmunya kepada penulis.
8. Bapak dan Ibu Staf TU di Fakultas Syariah, yang telah membantu segala adminitrasi sampai dengan penyelesian skripsi ini.
9. Seluruh pejabat Dinas Perhubungan, dan para warga yang telah bersedia membantu saya dalam memberikan informasi sehingga penelitian dapat selesai.
10. Terkhusus kepada pria yang tidak kalah penting kehadirannya, Ahmad Dani Damara. Terimakasih telah menjadi bagian dalam proses perjalanan penulis menyusun skripsi. Berkontribusi baik tenaga, waktu, menemani, mendukung, dan selalu berusaha sebaik mungkin untuk membuat saya bahagia, yang selalu menangani saya dengan sangat hati-hati.
11. Tak lupa, penulis menyampaikan terima kasih sebesar-besarnya kepada sahabat saya Ach Salman Firdausi dan Muhammad Nur Musafi terimakasih telah memberikan semangat, motivasi, dan saling membantu satu sama lainnya dalam keadaan susah dan senang bareng, dan menjadi bagian yang penting dalam proses penyusun skripsi ini hingga selesai. Semoga pertemanan kita ini senantiasa tetap terjalin dengan baik dan membawa berkah sehingga kita semua dapat terkabulkan cita-cita yang diimpikan aamiin.
12. Untuk seseorang yang sudah menganggap penulis sebagai adiknya, yaitu Rieda Kurnia beserta suaminya Arianto, dan Fika Furi Maretta, terimakasih sudah menjadi rumah kedua penulis dan menjadikan saya dalam keluarga kalian, terimakasih atas tempat keluh kesah waktu, dukungan, dan bimbingan

kalian dalam penyusunan skripsi ini.

Jember, 22 Desember 2025

Anisah  
NIM : 214102030039



UNIVERSITAS ISLAM NEGERI  
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ  
J E M B E R

## ABSTRAK

**Anisah, 2025:** *Implementasi Peraturan Kebijakan System Satu Arah Di Kawasan Kampus – JL. Jawa Tahun 2023-2024 Oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Jember.*

**Kata Kunci:** Implementasi, Peraturan Kebijakan, Sistem Satu Arah, Dinas Perhubungan, Kabupaten Jember.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis Implementasi Dinas Perhubungan Kabupaten Jember dalam Peraturan Kebijakan Sistem Satu Arah di Kawasan Kampus – Jl. Jawa Tahun 2023–2024. Latar belakang penelitian muncul dari tingginya tingkat kemacetan, konflik arus dua arah, dan potensi kecelakaan di kawasan kampus Jl. Jawa, yang mendorong Dinas Perhubungan untuk memberlakukan uji coba sistem satu arah sebagai bentuk rekyasa lalu lintas berbasis kewenangan daerah sebagaimana diperintahkan oleh Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Fokus penelitian mencakup: (1) bagaimana efektivitas uji coba sistem satu arah; (2) apakah uji coba sistem satu arah merupakan bentuk peraturan kebijakan; (3) Bagaimanakah implementasi peraturan kebijakan system satu arah di Kawasan Kampus – Jl Jawa Tahun 2023-2024.

Tujuan hasil penelitian ini adalah : (1) untuk mendeskripsikan efektivitas uji coba sistem satu arah. (2) untuk menganalisis bentuk peraturan kebijakan sistem satu arah. (3) Untuk mendeskripsikan implementasi peraturan kebijakan system satu arah Dinas Perhubungan Kabupaten Jember di Kawasan Kampus – Jl Jawa Tahun 2023-2024

Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif menggunakan metode kualitatif dengan teknik pengumpulan data berupa wawancara, observasi, dan dokumentasi.

Hasil penelitian menunjukkan (1) bahwa uji coba sistem satu arah merupakan bentuk peraturan kebijakan (beleidsregel) yang bersifat sementara, internal, dan tidak mengikat secara umum, melainkan berfungsi sebagai pedoman tindakan administratif yang lahir dari freies ermessen instansi pemerintah. (2) Kebijakan ini menunjukkan keberhasilan teknis yang signifikan. Penurunan volume kendaraan sebesar 17,2% (dari 2.150 menjadi 1.780 smp/jam), peningkatan kecepatan 47,6% (dari 18,5 menjadi 27,3 km/jam), dan perbaikan derajat kejenuhan dari 0,89 menjadi 0,68 mengindikasikan bahwa sistem satu arah berhasil mengurai titik kemacetan. Dukungan 70% responden juga menunjukkan legitimasi sosial yang kuat. (3) Proses pembentukan kebijakan yang Anda deskripsikan mencerminkan pendekatan evidence-based policy **yang** baik—dimulai dari identifikasi masalah, kajian teknis, FGD lintas bidang, hingga sosialisasi. Ini sejalan dengan prinsip good governance yang partisipatif dan transparan.

## DAFTAR ISI

Hal

<b>HALAMAN SAMPUL .....</b>	<b>i</b>
<b>LEMBAR PERSETUJUAN PEMBIMBING .....</b>	<b>ii</b>
<b>LEMBAR PENGESAHAN .....</b>	<b>iii</b>
<b>MOTTO .....</b>	<b>iv</b>
<b>PERSEMBERAHAN .....</b>	<b>v</b>
<b>KATA PENGANTAR .....</b>	<b>vii</b>
<b>ABSTRAK .....</b>	<b>x</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>xi</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>xiii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR .....</b>	<b>xiv</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
A. Konteks Penelitian .....	1
B. Fokus Penelitian .....	4
C. Tujuan Penelitian .....	5
D. Manfaat Penelitian .....	5
E. Definisi Istilah .....	7
F. Sistematika Pembahasan .....	10
<b>BAB II KAJIAN PUSTAKA .....</b>	<b>11</b>
A. Penelitian Terdahulu .....	11
B. Kajian Teori .....	19

<b>BAB III METODE PENELITIAN .....</b>	<b>35</b>
A. Jenis penelitian dan Pendeketan Penelitian .....	35
B. Objek Penelitian.....	36
C. Subyek Penelitian .....	37
D. Teknik Pengumpulan Data .....	38
E. Keabsahan Data.....	40
F. Tahap- tahap Penelitian.....	40
<b>BAB IV PENYAJIAN DATA DAN ANALISIS .....</b>	<b>42</b>
A. Gambaran Obyek Penelitian .....	42
B. Penyajian Data dan Analisis Data .....	47
C. Pembahasan Temuan .....	73
<b>BAB V PENUTUP .....</b>	<b>83</b>
A. Kesimpulan .....	83
B. Saran .....	85
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>86</b>
<b>LAMPIRAN-LAMPIRAN</b>	

## **DAFTAR TABEL**

<b>No Uraian</b>	<b>Hal.</b>
2.1 Tabel Penelitian Terdahulu .....	16



UNIVERSITAS ISLAM NEGERI  
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ  
J E M B E R

## **DAFTAR GAMBAR**

<b>No Uraian</b>	<b>Hal.</b>
4.1 Gambar Kantor Dinas Perhubungan .....	43
4.2 Gambar Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kabupaten Jember .....	47



UNIVERSITAS ISLAM NEGERI  
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ  
J E M B E R

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Konteks Penelitian**

Pengaturan ketertiban lalu lintas merupakan kebutuhan yang paling mendasar dalam menjamin keselamatan para pengguna jalan raya. Pemerintah adalah pihak yang memiliki kewenangan dan sekaligus merupakan pihak yang paling bertanggung jawab terhadap ketertiban dan keselamatan berlalu lintas.<sup>1</sup> oleh sebab itu dari sudut pandang peraturan perundang- undangan maka pemerintah wajib hadir sesuai fungsinya untuk memberikan perlindungan keamanan dan keselamatan warganya dalam hal ini khususnya untuk mewujudkan ketertiban, keamanan dan keselamatan berlalu lintas.

Pentingnya kesadaran diri dalam berlalu lintas ini menghasilkan beberapa kesimpulan. pengetahuan tentang aturan-aturan dasar dalam lalu lintas itu sangat penting guna mengurangi angka pelanggaran peraturan lalu lintas karena dengan mengetahui peraturan- peraturan tersebut, pengendara akan jauh lebih berhati-hati dalam berkendara serta pengendara juga mengetahui dampak-dampak negatif yang terjadi ketika tidak mematuhi aturan-aturan lalu lintas dalam berkendara.<sup>2</sup>

Kabupaten Jember merupakan salah satu kabupaten yang memiliki potensi kepadatan yang cukup banyak di Jawa Timur. Kabupaten Jember

---

<sup>1</sup> Sopian, “Strategi Pengaturan Lalu Lintas Dalam Melindungi Keselamatan Pengguna Jalan” *jurnal fokus*16, no. 1 (2018): 100. <https://doi.org/10.51826/fokus.v16i1.145>

<sup>2</sup> Arif Fajar Wibisono, Febrian Bamardi, “Penyuluhan Pentingnya Kesadaran Diri Dalam Berlalu Lintas Sesuai Aturan Hukum Yang Berlaku Di Dusun Deles”, *Jurnal Inovasi dan Kewirausahaan*, 3, no 1 (2014) 5 <https://journal.uji.ac.id/ajie/article/download/7790/6778/14451>

merupakan salah satu kabupaten Pendidikan di wilayah Jawa Timur sehingga memiliki jumlah pendatang yang cukup banyak, selain itu Kabupaten Jember dapat dikatakan berkembang pesat baik dari UMKM, maupun pendidikannya, sehingga menyebabkan meningkatnya aktivitas masyarakat Kabupaten Jember dari tahun ke tahun baik dari aktivitas masyarakat dari luar kota maupun dari masyarakat Jember sendiri. Pada tahun 2024 UMKM mencapai jumlah 612.000 pelaku usaha,<sup>3</sup> Jumlah total penduduk di Kabupaten Jember sendiri mencapai angka 2.605.922 Jiwa,<sup>4</sup> Dari peningkatan pergerakan antar wilayah ini memberikan dampak langsung yang diterima adalah semakin bertambahnya beban pada ruas-ruas jalan utama di Kabupaten Jember. terutama yang terjadi di wilayah kampus sampai JL Jawa.

Dalam menekan angka kemacetan lalu lintas berkendara saat ini salah satunya adalah dengan dibuatnya penetapan sistem arus satu arah pada ruas-ruas jalan. Jalan satu arah ini untuk memperlancar kendaraan yang ingin terhindar dari kemacetan dan memberikan rasa aman saat berkendara di jalan.<sup>5</sup> Namun demikian, Sistem Satu Arah tidak secara eksplisit diatur dalam Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang selanjutnya disebut dengan Undang-Undang Lalu Lintas sebagai landasan utama dari Peraturan Lalu Lintas yang dibuat untuk mempertinggi

---

<sup>3</sup> “Ngobrol bersama Bupati dengan UMKM” PPID Januari 11, 2023 <https://ppid.jemberkab.go.id/berita-ppid/detail/ngobrol-bersama-bupati-dengan-umkm>

<sup>4</sup> “Tahun 2023, Penduduk Usia Produktif Di Jember Capai 70 Persen” Disdukcapil Juli 26, 2024. <https://dispendukcapil.jemberkab.go.id/tahun-2023-penduduk-usia-produktif-di-jember-capai-70-persen/>

<sup>5</sup> Padlani (*Rekayasa Lalu Lintas Dua Arah Menjadi Sistem Satu Arah /One Way Pada JL. KH. ABUL HASAN KOTA SAMARINDA*)

mutu kelancaran dan keamanan dari semua lalu lintas di jalan.<sup>6</sup>

Sementara dalam pemberlakuan sistem satu arah ini, Dinas Perhubungan sulit berkoordinasi dengan pihak kepolisian berpotensi tumpang tindih kewenangan dengan Kepolisian. Akibat tidak ada pengaturan yang eksplisit dalam Undang-Undang Lalu Lintas, fungsi kepolisian dalam Undang-Undang Lalu Lintas, terkait hal keamanan dan ketertiban masyarakat terutama mengenai pembinaan lalu lintas dan jalan. Tumpang tindih yang dimaksud dalam konteks penelitian ini adalah sulit berkoordinasi dikarenakan 1) minimnya sumber daya manusia dari dinas perhubungan, 2) kurangnya kontribusi dari pihak kepolisian. koordinasi penyelenggaraan uji coba system satu arah dalam rangka untuk keamanan dan ketertiban lalu lintas, sedangkan pengaturan kebijakan system satu arah ini merupakan urusan pemerintah kabupaten/kota yang dilaksanakan oleh dinas perhubungan yang berada dibawah naungan pemerintah daerah baik ditingkat provinsi atau Kabupaten.<sup>7</sup> Ketidakjelasan ini tentunya akan menimbulkan kesulitan koordinasi dengan instansi lainnya, termasuk kepolisian dalam keamanan dan menertibkan kebijakan dalam system satu arah.

Penelitian ini pernah dikaji oleh Priyo Prayogi, di Fakultas Hukum Universitas 17 Agustus 1945 Samarinda dengan jurnalnya yang berjudul “*Kewenangan Dinas Perhubungan Dalam Pengaturan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Di Kota*”. Penelitian ini mengkaji kewenangan yang dimiliki

<sup>6</sup> Sorjono Soekanto, Suatu Tinjauan Sosiologi Hukum Terhadap Masalah-Masalah Sosial, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 1989), 58

<sup>7</sup> Erren Mutiara Putri, Lita Tyesta Addy Listya Wardhani, Hendro Saptono, "Tugas DAN Fungsi Dinas Perhubungan Dalam Pengaturan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan di Kabupaten Pati" *Diponegoro Law Journal* 11, no 1 (2022) : 4 <https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/dlr/>

oleh Dinas Perhubungan Kota Samarinda dalam pengaturan lalu lintas dan angkutan jalan, yang meliputi upaya penertiban terhadap pelanggaran lalu lintas sesuai dengan ketentuan dalam Undang-Undang Lalu Lintas. Selain itu, penelitian ini juga mengidentifikasi berbagai kendala yang dihadapi oleh Dinas Perhubungan Kota Samarinda dalam menjalankan kewenangannya, seperti masalah koordinasi dengan pihak kepolisian serta keterbatasan sumber daya yang tersedia. Isu-isu ini sangat penting untuk dibahas karena berpengaruh langsung terhadap efektivitas penegakan hukum serta peningkatan ketertiban lalu lintas di Kota Samarinda. Sedangkan Penelitian saya lebih fokus pada implementasi dan efektivitas Dinas Perhubungan dalam uji coba sistem satu arah, yang mencakup salah satunya upaya koordinasi dengan kepolisian. Dengan latar belakang yang sudah dipaparkan diatas, maka penulis tertarik untuk menelusik lebih lanjut mengenai implementasi Dinas Perhubungan dalam perberlakuan system satu arah di Kabupaten Jember dalam Undang-Undang Lalu Lintas yang mengatur mengenai prosedur dan mekanisme pengelolaan lalu lintas. Dalam permasalahan tersebut kedalam penelitian yang berjudul, **“Implementasi Peraturan Kebijakan Sistem Satu Arah Di Kawasan Kampus - Jl. Jawa Tahun 2023-2024 Oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Jember”**

## B. Fokus Penelitian

Berdasarkan konteks penelitian yang telah peneliti paparkan, maka dapat dirumuskan

1. Bagaimana efektivitas uji coba system satu arah di Kawasan kampus – jl. Jawa tahun 2023-2024 di kabupaten jember?
2. Apakah peraturan kebijakan system satu arah di Kawasan kampus – jl-jawa tahun 2023-2024 merupakan bentuk peraturan kebijakan yang menjadi kewenangan dinas perhubungan kabupaten jember?
3. Bagaimanakah implementasi peraturan kebijakan system satu arah di Kawasan Kampus – Jl Jawa Tahun 2023-2024?

### **C. Tujuan Penelitian**

1. Untuk mendeskripsikan efektivitas uji coba system satu arah di Kawasan kampus – jl. Jawa pada tahun 2023-2024 di kabupaten jember.
2. Untuk mendeskripsikan bagaimanakah peraturan kebijakan system satu arah di Kawasan kampus – jl jawa tahun 2023-2024 merupakan bentuk peraturan kebijakan yang menjadi kewenangan dinas perhubungan Kabupaten Jember.
3. Untuk mendeskripsikan implementasi peraturan kebijakan system satu arah Dinas Perhubungan Kabupaten Jember di Kawasan Kampus – Jl Jawa Tahun 2023-2024.

### **D. Manfaat Penelitian**

Dalam penelitian ini terdapat beberapa manfaat yang dapat digali, baik untuk diri sendiri, instansi maupun hal umum lainnya.

1. Manfaat Teoritis
  - a. Penelitian ini dapat memberikan kontribusi pada pengembangan ilmu hukum, khususnya dalam bidang hukum administrasi negara dan

hukum tata pemerintahan. Dengan menganalisis kewenangan Dinas Perhubungan dalam kebijakan sistem satu arah, penelitian ini berpotensi menambah wawasan dan pengetahuan tentang penerapan hukum dalam konteks pengaturan lalu lintas oleh pemerintahan daerah.

- b. Penelitian ini diharapkan dapat memperkaya literatur mengenai otonomi daerah, terutama dalam konteks implementasi Dinas Perhubungan untuk membuat dan memberlakukan kebijakan lalu lintas. Melalui analisis hukum ini, akan lebih jelas bagaimana prinsip-prinsip otonomi daerah diterapkan dalam kebijakan-kebijakan transportasi yang bersifat lokal.
- c. Hasil penelitian ini dapat menjadi dasar bagi penelitian lanjutan terkait implementasi Dinas Perhubungan dalam kebijakan transportasi dan infrastruktur. Dengan begitu, penelitian ini dapat membuka ruang untuk kajian lebih mendalam mengenai peran hukum dalam kebijakan transportasi di berbagai daerah.

## 2. Manfaat Praktis

### a. Bagi Masyarakat.

Penelitian ini dapat membantu meningkatkan kesadaran hukum masyarakat terhadap kewajiban dan hak-hak mereka terkait kebijakan sistem satu arah. Dengan analisis yang jelas, masyarakat akan lebih memahami alasan dibalik penerapan kebijakan tersebut dan peran mereka dalam mendukung kelancaran serta ketertiban lalu lintas.

b. Bagi Pemerintah.

Penelitian ini dapat memberikan manfaat praktis bagi Pemerintah Kabupaten Jember dalam hal pemahaman dan pelaksanaan uji coba dinas perhubungan dalam pemberlakuan sistem satu arah. Dengan adanya analisis yang mendalam mengenai implementasi tersebut dapat lebih berhati-hati dan tepat dalam merumuskan kebijakan yang melibatkan perubahan infrastruktur lalu lintas.

c. Bagi UIN KHAS Jember

Penelitian ini sangat bermanfaat sebagai arsip laporan penelitian, dengan ini diharapkan menambah wawasan dan memperkaya pengetahuan ilmu dan pemberdayaan UIN KHAS Jember khususnya di bidang Hukum Tata Negara.

## E. Definisi Istilah

Definisi istilah digunakan sebagai acuan peneliti untuk menghindari adanya kesalah-tafsiran dalam menginterpretasi dari karya tulis ini. Sesuai dengan judul penelitian yang diajukan, yakni: “Implementasi Dinas Perhubungan Kabupaten Jember Dalam Peraturan Kebijakan Sistem Satu Arah Di Kawasan Kampus – Jl Jawa Tahun 2023 – 2024.”

Adapun pengertian dari setiap variable judul adalah sebagai berikut :

1. Dinas Perhubungan Kabupaten Jember

Dinas Perhubungan (Dishub) adalah unsur pelaksana pemerintah daerah (Pemda) dalam bidang perhubungan, yang diketuai oleh seorang Kepala Dinas yang bertanggung jawab kepada dan berkedudukan di bawah

Bupati melalui Sekretaris Daerah (Sekda). Dishub (Dinas Perhubungan) yakni unsur pelaksana Pemda (Pemerintah Daerah) dalam sektor perhubungan dimana diketuai Kepala Dinas yang bertanggung jawa serta berkedudukan dibawah Bupati melewati Sekda (Sekretaris Daerah). Dishub berdasar pada UU 22 tahun 2009, mempunyai fungsi serta tugas untuk menetapkan rencana umum angkutan jalan serta lalu lintas, rekayasa serta manajemen lalu lintas, perizinan angkutan umum, persyaratan teknis serta laik jalan, pengembangan sistem komunikasi serta informasi dalam sektor angkutan jalan, sarana prasarannya lalu lintas, serta menyidik pelanggaran akan persyaratan teknis dan kelaikan jalan maupun perizinannya angkutan umum dimana membutuhkan peralatan serta keahlian khusus yang dilakukan selaras pada ketentuannya undang-undang.

## 2. Peraturan Kebijakan.

Peraturan kebijakan bersumber dari freis ernesen yang berintikan tindakan bebas administrasi negara dan diperlukan sesuai tuntutan kehidupan dan kebutuhan masyarakat. Menurut Philipus M. hadjon, peraturan kebijakan pada hakikatnya merupakan produk dari perbuatan tata usaha negara yang bertujuan “naar buiten gebracht schrifstelijk beleid”, yaitu menampakkan keluar suatu kebijakan tertulis.<sup>8</sup> Peraturan kebijakan hanya berfungsi sebagai bagian dari operasional penyelenggaraan tugas tugas pemerintahan, karenanya tidak dapat mengubah ataupun menyimpangi peraturan perundang-undangan.

---

<sup>8</sup> Philipus M. Hadjon, et.al., *op.cit.*, hlm. 152.

Peraturan ini adalah semacam hukum bayangan dari undang-undang atau hukum. Oleh karena itu, peraturan ini disebut pula dengan istilah psudo-wetgeving (perundang-undangan semu) atau spiegelsrecht (hukum bayangan atau cermin).

### 3. Kebijakan system satu arah dalam lalu lintas.

Kebijakan sistem satu arah dalam lalu lintas adalah kebijakan publik di bidang transportasi yang menetapkan bahwa suatu ruas jalan hanya dapat dilalui oleh kendaraan dari satu arah tertentu, dengan tujuan meningkatkan kelancaran arus lalu lintas, efisiensi perjalanan, dan keselamatan pengguna jalan. Kebijakan ini merupakan bentuk rekayasa lalu lintas yang diterapkan oleh instansi berwenang, seperti Dinas Perhubungan, untuk menata ulang pola pergerakan kendaraan pada kawasan tertentu.

Secara lebih rinci, kebijakan sistem satu arah mencakup beberapa elemen pokok sebagai berikut:

- a. Penetapan Arah Arus Kendaraan
- b. Penetapan Regulasi dan Dasar Hukum
- c. Sarana dan Prasarana Pendukung
- d. Sosialisasi dan Edukasi Publik
- e. Pengawasan dan Penegakan
- f. Evaluasi dan Penyesuaian

Dengan demikian, kebijakan sistem satu arah dalam lalu lintas tidak hanya terbatas pada penetapan arus satu arah, tetapi mencakup serangkaian proses perencanaan, pelaksanaan, pengawasan, dan evaluasi

yang bertujuan menciptakan sistem transportasi yang aman, tertib, dan efisien.

## **F. Sistematika Pembahasan**

Agar mencapai tujuan sebagaimana yang telah dijelaskan di atas, maka sistematika pembahasan memuat sebuah rancangan susunan penelitian yang dimulai dari bab pertama sampai bab terakhir. Adapun sistematika penulisan proposal penelitian ini terdiri dari:

Bab I : Berisi mengenai hal yang mengambarkan bagian pendahuluan dalam skripsi, yaitu atas konteks penelitian, fokus penelitian, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan definisi istilah

Bab II : Berisi tentang kajian terdahulu yang terdiri dari penelitian terdahulu untuk membandingkan dan mengukur seberapa asli penulisan yang dilakukan dan juga kajian teori sebagai landasan di dalam penelitian ini.

Bab III : Berisi memuat atas metode penelitian sebagai acuan untuk melakukan sebuah penulisan yang baik terdiri dari jenis pendekatan penelitian, sumber data, subyek penelitian, lokasi penelitian, teknik pengumpulan data, teknik analisis data, keabsahan data, dan tahap-tahap penelitian.

BAB IV berisi penjelasan pembahasan secara rinci dan analisis hasil penelitian, analisis data yang diperoleh berdasarkan teori dan data yang dikumpulkan dengan tetap mempertahankan tujuan pembahasan skripsi ini.

BAB V bab ini merupakan bab terakhir yang menjelaskan tentang kesimpulan dari hasil penelitian yang dilengkapi dengan saran-saran dari penulis dan penutup.

## **BAB II**

### **KAJIAN PUSTAKA**

#### **A. Penelitian Terdahulu**

Penelitian terdahulu dilakukan dengan tujuan sebagai bahan perbandingan dan referensi. Selain itu, bertujuan untuk menghindari dari anggapan adanya kesamaan atau kemiripan dengan penelitian ini yang sedang dilakukan. Maka dalam hal ini kajian pustaka akan menguraikan hasil-hasil penelitian terlebih dahulu.

1. Skripsi yang ditulis oleh Aysha Ayundari Safaat Tahun 2023 Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim dengan judul “Kewenangan Dinas Perhubungan Dalam Memberikan Sanksi Administratif Andalalin Berdasarkan Pasal 11 Perda Kota Malang Nomor 7 Tahun 2010 Dan Mashlahah (Studi Di Dinas Perhubungan Kota Malang)” Isu hukum dalam penelitian ini adalah kewenangan Dinas Perhubungan Kota Malang dalam memberikan sanksi administratif terkait Analisis Dampak Lalu Lintas (Andalalin) berdasarkan Pasal 11 Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 7 Tahun 2010. Isu hukum utama yang diangkat adalah implementasi pasal tersebut dan efektivitasnya dalam mengatasi permasalahan lalu lintas yang disebabkan oleh pembangunan. Penelitian ini juga melihat dari perspektif mashlahah (kemaslahatan) untuk menilai apakah pelaksanaan sanksi administratif tersebut telah mencapai tujuan untuk mewujudkan kemaslahatan dan menghindari madharat (kerusakan). Selain itu, penelitian ini juga mengidentifikasi kendala-

kendala yang dihadapi oleh Dinas Perhubungan Kota Malang dalam memberikan sanksi kepada pengembang dan pengusaha yang tidak melaksanakan Andalalin.

Berdasarkan isu hukum diatas maka masalah yang dapat dirumuskan adalah 1. Bagaimana implementasi sanksi administratif andalalin berdasarkan Pasal 11 Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 7 tahun 2010 Tentang Analisis Dampak Lalu Lintas dan mashlahah ? 2. Apa saja kendala yang dihadapi oleh Dinas Perhubungan dalam pemberian sanksi administrative andalalin

2. Skripsi yang ditulis oleh Kusumawardana tahun 2020 Universitas Muhammadiyah Mataram dengan judul “Kewenangan Dinas Perhubungan Kota Mataram dalam Penertiban Parkir Liar”

Isu hukum utama yang diangkat dalam skripsi ini adalah mengenai penertiban parkir liar di Kota Mataram. Secara spesifik, skripsi ini menyoroti kewenangan Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Mataram dalam menertibkan parkir liar di badan jalan, yang seringkali mengganggu kelancaran lalu lintas. Latar belakang masalahnya adalah masih maraknya penggunaan badan jalan sebagai tempat parkir alternatif karena kurangnya lahan parkir yang tersedia, meskipun sosialisasi dan pemasangan rambu lalu lintas telah dilakukan.

Rumusan masalah dalam skripsi ini adalah: (1) Bagaimana kewenangan Dinas Perhubungan Kota Mataram dalam menertibkan parkir liar di badan jalan? dan (2) Faktor-faktor apa yang menjadi penghambat

Dinas Perhubungan Kota Mataram dalam penertiban parkir liar di badan jalan?. Dengan rumusan masalah ini, penelitian bertujuan untuk mengidentifikasi dasar hukum kewenangan Dishub dalam menertibkan parkir liar serta menganalisis faktor-faktor yang menghambat efektivitas penertiban tersebut.

3. Skripsi yang ditulis oleh Rahmayani tahun 2020 Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh dengan judul “Analisis Kebijakan Komunikasi Dinas Perhubungan dalam Penertiban Penggunaan Terminal B Di Kabupaten Pidie Jaya”

Isu Hukum dalam penelitian ini adalah Permasalahan utama dalam kebijakan transportasi di Kabupaten Pidie Jaya adalah kurangnya efektivitas pengoperasian Terminal Penumpang Tipe B di Kecamatan Meurah Dua. Meskipun terminal telah diresmikan selama lima tahun, banyak bus dan angkutan umum masih enggan menggunakan terminal dan lebih memilih menaikkan serta menurunkan penumpang di sembarang tempat. Hal ini bertentangan dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang mengatur ketertiban penggunaan fasilitas transportasi umum demi kelancaran lalu lintas dan keselamatan pengguna jalan. Ketidakpatuhan terhadap regulasi ini menunjukkan kurangnya komunikasi antara pemerintah daerah, Dinas Perhubungan, serta masyarakat dalam menyosialisasikan dan menegakkan kebijakan peraktifan terminal.

Dinas Perhubungan Kabupaten Pidie Jaya memiliki tanggung jawab dalam merumuskan dan menegakkan kebijakan transportasi, termasuk mengoptimalkan fungsi terminal sebagai pusat aktivitas transportasi umum. Namun, kendala yang dihadapi adalah kurangnya kesadaran masyarakat dan pengemudi angkutan umum dalam memanfaatkan fasilitas yang telah disediakan. Oleh karena itu, diperlukan analisis terhadap implementasi kebijakan terminal, termasuk bagaimana regulasi ini dapat lebih efektif diterapkan untuk menciptakan sistem transportasi yang tertib dan efisien.

Berdasarkan isu hukum diatas maka masalah yang dapat dirumuskan 1. Apa saja kebijakan komunikasi yang dibuat Dinas Perhubungan dalam penertiban penggunaan terminal B di kabupaten Pidie Jaya? 2. Bagaimana strategi peraktifan terminal B yang dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Pidie Jaya ? 3. Apa saja faktor penghambat Dinas Perhubungan Kabupaten Pidie Jaya dalam peraktifan fungsi Terminal B ? 4. Bagaimana solusinya agar terminal B kabupaten Pidie Jaya tersebut dapat berfungsi secara optimal ?

4. Tesis ini ditulis oleh Hageng Prihyandoko (2023) Universitas Islam Sultan Agung yang berjudul “Evaluasi Manajemen Rekayasa Lalu Lintas System Satu Arah (SSA) dengan Program Vissim Ruas Jalan Ahmad Yani Kota Tegal”

Isu hukum dalam tesis ini berkaitan dengan efektivitas dan dampak penerapan Sistem Satu Arah (SSA) terhadap kinerja lalu lintas di Ruas

Jalan Ahmad Yani, Kota Tegal. Secara hukum, pemerintah kota memiliki kewenangan untuk mengatur lalu lintas demi kepentingan umum, termasuk menerapkan SSA sebagai bagian dari manajemen rekayasa lalu lintas. Permasalahannya adalah apakah penerapan SSA ini telah sesuai dengan asas-asas penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, seperti efisiensi, efektivitas, dan keselamatan. Selain itu, perlu dipertimbangkan apakah perubahan sistem lalu lintas ini telah memperhatikan hak-hak pengguna jalan dan memberikan solusi yang optimal terhadap masalah kemacetan.

Rumusan masalah dalam penelitian ini meliputi tiga poin utama. Pertama, apa dasar pertimbangan penerapan Sistem Satu Arah (SSA) di Jalan Ahmad Yani, Kota Tegal? Kedua, bagaimana kinerja lalu lintas di Jalan Ahmad Yani, Kota Tegal setelah penerapan Sistem Satu Arah (SSA)? Ketiga, seberapa efektif penerapan Sistem Satu Arah (SSA) di Jalan Ahmad Yani, Kota Tegal? Rumusan masalah ini bertujuan untuk mengevaluasi secara komprehensif dampak penerapan SSA dari berbagai aspek, mulai dari justifikasi kebijakan hingga hasil yang dicapai dalam mengatasi masalah lalu lintas.

5. Jurnal ini ditulis oleh Priyo Prayogi, Fakultas Hukum Universitas 17 Agustus 1945 Samarinda dengan judul “Kewenangan Dinas Perhubungan Dalam Pengaturan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Di Kota”

Isu hukum utama dalam penelitian ini adalah kewenangan Dinas Perhubungan Kota Samarinda dalam pengaturan lalu lintas dan angkutan

jalan. Hal ini mencakup tindakan penertiban terhadap pelanggaran lalu lintas, yang harus sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Penelitian ini juga menyoroti kendala-kendala yang dihadapi oleh Dinas Perhubungan Kota Samarinda dalam menjalankan kewenangannya, seperti koordinasi dengan kepolisian dan keterbatasan sumber daya. Isu ini penting karena menyangkut efektivitas penegakan hukum dan peningkatan ketertiban lalu lintas di Kota Samarinda.

**Tabel 2.1**  
**Perbandingan Penelitian Skripsi Penulis dengan Kajian Terdahulu**

No	Nama Peneliti, Tahun dan Judul	Persamaan	Perbedaan	Hasil Penelitian
1	Aysha Ayundari Safaat (2023) dengan judul “Kewenangan Dinas Perhubungan Dalam Memberikan Sanksi Administratif Andalalin Berdasarkan Pasal 11 Perda Kota Malang Nomor 7 Tahun 2010 Dan Mashlahah (Studi Di Dinas Perhubungan Kota Malang)”	Persamaan penelitian ini dengan penelitian yang peneliti lakukan terletak pada metode penelitiannya, sama-sama menggunakan metode yuridis empiris.	Penelitian diatas fokus pada sanksi administrative andalalin sedangkan peneliti lebih berfokus pada sistem satu arah dan pembahasan peneliti diatas membahas kewenangan sedangkan penelitian ini tentang implementasi system satu arah.	Berdasarkan hasil analisis, bahwa implementasi Andalalin di Kota Malang berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 7 Tahun 2010 belum sepenuhnya terlaksana. Banyak pengembang yang tidak melakukan kewajiban Andalalin, yang menyebabkan kemacetan dan menurunnya pelayanan jalan. Dari perspektif mashlahah, pemberian sanksi administratif Andalalin yang bertujuan mengatasi kepadatan jalan belum efektif, sehingga malah mendatangkan kemudharatan. Selain itu, Dinas Perhubungan Kota Malang menghadapi kendala internal dan eksternal dalam

				penerapan sanksi administratif Andalalin. Kendala internal terkait kurangnya analisis terhadap peraturan daerah, sedangkan kendala eksternal disebabkan oleh kurangnya koordinasi antar instansi yang mengurangi efektivitas penanganan masalah ini.
2	Kusumawardana (2020) dengan judul <i>"Kewenangan Dinas Perhubungan Kota Mataram dalam Penertiban Parkir Liar"</i>	Persamaan penelitian ini sama-sama menggunakan metode penelitian yuridis empiris.	Penelitian diatas berfokus pada penertiban parkir liar, sedangkan peneliti lebih berfokus kebijakan sistem satu arah.	Pesatnya pertumbuhan penduduk dan pembangunan di Kota Mataram menyebabkan peningkatan kebutuhan transportasi, namun tidak diimbangi dengan ketersediaan lahan parkir. Masalah parkir liar semakin mencolok, meskipun Dinas Perhubungan Kota Mataram telah melakukan razia dan penindakan, seperti penggembokan roda kendaraan. Pemasangan rambu larangan parkir juga dilakukan untuk mengatur lalu lintas, namun sering diabaikan oleh pengendara. Permasalahan ini membutuhkan kerjasama dari berbagai pihak, termasuk instansi terkait, untuk mengatasi parkir liar dan menciptakan budaya tertib berlalu lintas di Kota Mataram. Penelitian ini fokus pada kewenangan Dinas Perhubungan Kota Mataram dalam

				menertibkan parkir liar di badan jalan.
3	Rahmayani (2020) judul “Analisis Kebijakan Komunikasi Dinas Perhubungan dalam Penertiban Penggunaan Terminal B Di Kabupaten Pidie Jaya”	Persamaan penelitian ini dengan penelitian yang peneliti lakukan terletak pada pembahasan tentang peran dinas perhubungan.	Penelitian diatas lebih berfokus pada kebijakan komunikasi dinas perhubungan sedangkan penelitian ini berfokus pada implementasi dinas perhubungan.	1. Kebijakan penertiban Terminal B di Meurah Dua Pidie Jaya dilakukan melalui sosialisasi kepada sopir angkutan, namun kurang efektif karena terbatasnya fasilitas yang ada. 2. Dinas Perhubungan melakukan dua upaya, yaitu perencanaan dan pengawasan terminal. Namun, pengawasan kurang optimal karena fasilitas yang tidak memadai. 3. Faktor penghambat penertiban antara lain kurangnya fasilitas di terminal dan tidak adanya humas untuk mengelola informasi dengan baik. 4. Solusi yang diusulkan adalah kerjasama dengan polisi dan satpol PP, serta pengaktifan ruko sebagai pasar rakyat dan tempat kuliner untuk menarik minat masyarakat.
4	Hageng Prihiyandoko (2023) Universitas Islam Sultan Agung yang berjudul “Evaluasi Manajemen Rekayasa Lalu Lintas System Satu Arah (SSA) dengan Program Vissim Ruas Jalan Ahmad Yani Kota Tegal”	Penelitian diatas dengan peneliti ini Sama-sama membahas tentang System Satu Arah (SSA)	Penelitian diatas berfokus pada evaluasi manajemen rekayasa lalu lintas System Satu Arah (SSA) sedangkan penelitian ini lebih berfokus implementasi dinas perhubungan kabupaten jember dalam kebijakan (SSA) dan metode penelitian diatas menggunakan metode kualitatif sedangkan peneliti menggunakan metode yuridis empiris.	Implementasi Andalalin di Kota Malang berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 7 Tahun 2010 belum efektif karena banyak pengembang yang tidak melaksanakan kewajibannya, menyebabkan kemacetan dan penurunan pelayanan jalan. Pemberian sanksi administratif belum berhasil mengatasi masalah tersebut,

				sehingga malah menambah kemudharatan. Dinas Perhubungan menghadapi kendala internal berupa kurangnya analisis peraturan dan eksternal karena kurangnya koordinasi antar instansi.
5	Priyo Prayogi, Fakultas Hukum Universitas 17 Agustus 1945 Samarinda dengan judul <i>"Kewenangan Dinas Perhubungan Dalam Pengaturan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Di Kota"</i>	Persamaan penelitian ini dengan peneliti yang peneliti lakukan yaitu terletak pada metode penelitiannya menggunakan metode yuridis empiris.	Penelitian ini lebih berfokus pada pengaturan lalu lintas dan angkutan jalan sedangkan peneliti lebih berfokus pada peraturan kebijakan sistem satu arah.	Hasil penelitian yang dapat diambil adalah: 1) Sanksi penguncian dan pencabutan pentil ban sudah memenuhi syarat hukum formal sesuai Pasal 33 ayat (1) Peraturan Daerah Kota Samarinda Nomor 05 Tahun 2015, berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, dan melibatkan Pegawai Negeri Sipil sebagai penyidik. 2) Jika ada pihak yang merasa keberatan, dapat mengajukan permohonan keberatan ke pengadilan negeri atau peradilan tata usaha negara.

*Sumber: Analisa penulis*

## B. Kajian Teori

### 1. Teori Kewenangan

#### a. Definisi Kewenangan

Berkaitan dengan istilah kewenangan yang merupakan sama dengan kata wewenang maka dalam hal ini terdapat berbeda dalam definisi yang mana bahwasanya yang dimaksud dengan kewenangan menurut Prauji Atmosudirjo berpendapat bahwa kewenangan adalah apa yang disebut kekuasaan formal, kekuasaan yang berasal dari

kekuasaan legislatif yang diberikan melalui Undang-Undang atau dari kekuasaan eksukutif atau administratif yang diamanatkan secara resmi. Kewenangan merupakan kekuasaan terhadap segolongan orang-orang tertentu atau kekuasaan terhadap suatu bidang pemerintahan tertentu yang bulat, sedangkan wewenang hanya sebagai mengenai sesuatu *onderdeel* bagian tertentu saja dari kewenangan.<sup>10</sup>

Sedangkan menurut pendapat Indroharto menjelaskan bahwasannya wewenang adalah sebagai suatu kemampuan yang diberikan oleh peraturan perundang-undangan yang berlaku untuk memungkinkan terjadinya sebuah sebab-akibat hukum yang sah dan mengikat secara resmi.<sup>11</sup> Adapun perbedaan antara Kewenangan dan Wewenang tertuang pada Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 Tentang Administrasi Pemerintahan pada pasal 1 angka 5 dan pasal 1 angka 6 menjelaskan bahwasannya Wewenang adalah hak yang melekat dimiliki oleh suatu lembaga atau pejabat pemerintahan atau penyelenggara negara lainnya untuk menjalankan fungsi serta mengambil keputusan dan/atau tindakan dalam lingkup penyelenggaran pemerintahan sesuai tugas dan tanggung jawab berdasarkan ketentuan hukum yang berlaku. Kewenangan pemerintahan, yang selanjutnya disebut sebagai kewenangan merupakan wewenang yang dimiliki oleh lembaga dan/atau pejabat pemerintahan serta penyelenggara negara lainnya untuk melaksanakan tindakan dalam lingkup ranah hukum publik.

---

<sup>10</sup> Prauji Atmosudirjo, *Hukum Administrasi*, (Jakarta : Ghalia Indonesia, 1983), 73.

<sup>11</sup> Indoharto, *Asas-asas Umum Pemerintahan yang Baik*, (Bandung : Citra Aditya Bakti, 1994), 94.

Maka dalam hal ini dapat disimpulkan bahwa kewenangan adalah mencakup kekuasaan yang meliputi hak dan kewajiban, sedangkan wewenang lebih mengacu kepada hak. Dengan kata lain dapat dikatakan bahwasannya kewenangan lebih luas daripada wewenang, yang mana dalam kewenangan itu sendiri terdapat wewenang, jadi keduannya sama-sama memiliki berisi hak atau kekuasaan.

b. Sumber Kewenangan

1) Atribusi

Atribusi adalah pemberian kewenangan dalam merumuskan peraturan perundang-undangan yang diberikan ketentuan peraturan perundang-undangan kepada lembaga negara atau instansi pemerintahan. Kewenangan tersebut bersifat permanen sehingga dapat dilaksanakan atas prakarsa sendiri setiap waktu diperlukan, sesuai dengan batas-batas yang diberikan.

2) Delegasi

Delegasi adalah pemberian kewenangan dalam merumuskan peraturan perundang-undangan yang mempunyai hak dan tanggung jawab yang melekat kepada lembaga atau intansi yang diberikan mandat oleh peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi kepada peraturan perundang-undangan yang lebih rendah, baik pemberian dinyatakan secara tegas maupun tidak, dengan kata lain kewenangan tersebut hanya “diwakilkan”, dan

selain itu kewenangan delegasi bersifat sementara dalam arti ini dapat di selenggarakan sepanjang pemberian kewenangan tersebut masih ada.

### 3) Mandat

Mandat adalah bahwa mandat terjadi apabila ketika organ pemerintahan mengizinkan kewenangannya dijalankan oleh organ lain atas namanya. Mandat merupakan suatu pelimpahan wewenang kepada bawahan untuk menjalankan perintah atau tugas dari si pemberi mandat, dengan demikian tidak ada ada peralihan tugas.<sup>12</sup>

## 2. Teori Peraturan Kebijakan

Dalam teori administrasi negara, peraturan kebijakan (beleidsregel) dapat mengambil berbagai bentuk seperti beleidslijnen (garis-garis kebijakan), richtlijnen (pedoman), voorschriften (peraturan), nota kebijakan, instruksi, dan bentuk lainnya.<sup>13</sup> Kebijakan yang masih berada pada tahap uji coba (trial) belum dapat digolongkan sebagai peraturan yang bersifat normatif dan mengikat secara penuh. Secara doktriner, kebijakan uji coba dikategorikan sebagai pedoman atau garis kebijakan awal (beleidslijnen/richtlijnen) yang bersifat internal dan sementara. Kebijakan ini termasuk dalam rumpun beleidsregel, yaitu kebijakan administratif yang bertujuan memberikan arah tindakan bagi aparatur sebelum ditetapkan sebagai peraturan final. Oleh karena itu, kebijakan uji

---

<sup>12</sup> Teuku Saiful Bahri, *Hukum Tata Negara Dan Hukum Administrasi Negara Dalam Tataram Reformasi Ketanegaraan Indonesia* (Sleman: Penerbit Deepublish, 2018), 148.

<sup>13</sup> Ridwan HR, *Hukum Administrasi Negara* (depok: PT Rajagrafindo Persada, 2006) 174

coba seperti uji coba lalu lintas satu arah atau rekayasa lalu lintas lainnya pada hakikatnya merupakan instruksi atau pedoman penyelenggaraan sementara, yang tidak memiliki kekuatan mengatur secara definitif terhadap masyarakat, namun mengikat secara internal hingga dilakukan evaluasi untuk ditetapkan sebagai peraturan yang bersifat mengikat.

Menurut Bagir Manan, peraturan kebijakan (beleidsregel) adalah ketentuan-ketentuan yang dikeluarkan oleh pejabat administrasi negara sebagai pedoman dalam melaksanakan kewenangan pemerintahan, yang bukan merupakan peraturan perundang-undangan, tetapi tetap digunakan sebagai dasar tindakan administratif.

Bagir Manan menyebutkan ciri-ciri peraturan kebijakan sebagai berikut :

- a. Peraturan kebijakan bukan merupakan peraturan perundang-undangan, Bagir Manan menegaskan bahwa peraturan kebijakan tidak termasuk dalam kategori peraturan perundang-undangan.<sup>14</sup> Artinya: tidak memiliki kekuatan mengikat umum (*algemeen verbindende voorschriften*), bukan produk legislasi formal, seperti undang-undang, peraturan pemerintah, peraturan menteri, atau peraturan daerah, dan tidak menciptakan norma hukum baru, melainkan hanya berfungsi sebagai pedoman tindakan bagi pejabat pemerintahan.
- b. Asas-asas pembatasan dan pengujian terhadap peraturan perundang-undangan tidak dapat diberlakukan pada peraturan kebijakan.<sup>15</sup> Bagir

---

<sup>14</sup> Bagir Manan, Hukum Administrasi Negara, (Yogyakarta: FH UII Press, 2004), hlm. 16–17.

<sup>15</sup> Ibid., hlm. 178

Manan menekankan bahwa peraturan kebijakan tidak dapat diuji menggunakan mekanisme yang biasa digunakan untuk menguji peraturan perundang-undangan. Artinya:

- 1) Peraturan kebijakan tidak dapat diuji secara formal maupun materiil di Mahkamah Agung, karena bukan peraturan perundang-undangan.
- 2) Asas-asas seperti lex superior derogat legi inferiori atau lex specialis derogat legi generali tidak dapat diterapkan terhadap peraturan kebijakan.
- 3) Karena bukan norma hukum, peraturan kebijakan tidak tunduk pada mekanisme judicial review, tetapi dapat dipersoalkan melalui uji tindakan administrasi (*beschikking*) apabila menimbulkan kerugian pada warga negara.

Dengan kata lain, peraturan kebijakan berada di luar sistem hierarki hukum sehingga pengujinya dilakukan secara berbeda — bukan berdasarkan keabsahan normatif, melainkan berdasarkan kesesuaian tindakan administrasi dengan asas-asas pemerintahan yang baik (AUPB).

- c. Peraturan Kebijakan dibuat berdasarkan freies ermessen dan ketiadaan wewenang administrasi bersangkutan membuat peraturan perundang-undangan.<sup>16</sup> Bagir Manan menjelaskan bahwa salah satu ciri fundamental peraturan kebijakan adalah bahwa kebijakan ini lahir dari freies Ermessen, yaitu kebebasan bertindak yang dimiliki pemerintah

---

<sup>16</sup> Ibid., 179

dalam menjalankan fungsi administrasi.

- 1) Pemerintah sering menghadapi situasi yang tidak diatur secara lengkap oleh undang-undang, sehingga membutuhkan ruang diskresi untuk menentukan langkah terbaik.
- 2) Freies Ermessen memberikan fleksibilitas kepada pejabat administrasi untuk mengambil keputusan berdasarkan kebutuhan konkret lapangan.
- 3) Karena itu, peraturan kebijakan tidak bersumber dari legislasi, tetapi dari kewenangan diskresioner pemerintah.
- 4) Kebijakan ini boleh dibuat sejauh tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan dan tetap mengikuti Asas-Asas Umum Pemerintahan yang Baik (AUPB).

Peraturan kebijakan lahir bukan dari aturan tertulis, tetapi dari kewenangan bebas pemerintah untuk bertindak demi kepentingan umum.

d. Pengujian terhadap peraturan kebijakan lebih diserahkan pada doelmatigheid, dan karna itu batu ujinya adalah asas-asas umum pemerintahan yang baik. peraturan kebijakan tidak dapat diuji melalui mekanisme pengujian peraturan perundang-undangan (judicial review), karena:

- 1) Peraturan kebijakan bukan peraturan perundang-undangan,
- 2) Tidak memiliki kekuatan mengikat umum,
- 3) Dan tidak menimbulkan norma hukum yang bersifat abstrak.

Sehingga cara mengujinya adalah:

- 1) Ujiannya dilakukan oleh pembentuk kebijakan itu sendiri

Artinya, pejabat atau instansi yang membuat kebijakan memiliki kewenangan untuk:

- a) Mengubah,
- b) Mencabut, atau
- c) Memperbaiki
- d) Kebijakan tersebut jika menimbulkan dampak negatif.

- 2) Dasar pengujinya adalah Asas-Asas Umum Pemerintahan yang Baik (AUPB)

AUPB seperti:

- a) asas kecermatan,
- b) asas kepastian hukum,
- c) asas keterbukaan,
- d) asas proporsionalitas,
- e) asas akuntabilitas,

Karena bukan norma hukum, maka peraturan kebijakan tidak diuji secara normatif, tetapi diuji dari cara pemerintah bertindak dalam menetapkannya.

Pengujian terhadap peraturan kebijakan dilakukan oleh pembuatnya sendiri dan tidak tunduk pada mekanisme judicial review. Karena itu, dasar pengujinya adalah Asas-Asas Umum Pemerintahan yang Baik (AUPB), bukan asas pengujian peraturan

perundang-undangan. mandat, dengan demikian tidak ada ada peralihan tugas.

### **3. Konsep Good Governance.**

Good Governance merupakan konsep tata kelola pemerintahan yang menekankan prinsip-prinsip transparansi, partisipasi, akuntabilitas, efektivitas, efisiensi, serta pelayanan publik yang mengutamakan kepentingan umum.<sup>17</sup> Konsep ini muncul sebagai respons terhadap kebutuhan pemerintahan modern untuk menjalankan kebijakan yang tidak hanya efektif, tetapi juga berkeadilan dan dapat diterima oleh masyarakat luas.<sup>18</sup> Dalam praktiknya, Good Governance bukan hanya sekadar prosedur administratif, melainkan mencakup perilaku, mekanisme pengambilan keputusan, dan keterlibatan pemangku kepentingan dalam setiap tahapan penyusunan serta implementasi kebijakan.

Salah satu prinsip utama Good Governance adalah partisipasi, yang menekankan pentingnya keterlibatan masyarakat dan pemangku kepentingan dalam proses pengambilan keputusan. Partisipasi ini dapat diwujudkan melalui konsultasi publik, forum diskusi, atau mekanisme masukan masyarakat lainnya.<sup>19</sup> Dengan demikian, kebijakan yang dibuat tidak bersifat sepihak dan lebih relevan dengan kebutuhan masyarakat, sehingga meningkatkan legitimasi sosial dan efektivitas implementasi.

---

<sup>17</sup> UNDP, Governance for Sustainable Human Development, New York: United Nations Development Programme, 1997, hlm. 4.

<sup>18</sup> Kaufmann, D., Kraay, A., & Mastruzzi, M., "Governance Matters VII: Aggregate and Individual Governance Indicators 1996-2007," World Bank Policy Research Working Paper, 2008, hlm. 5.

<sup>19</sup> World Bank, What is Good Governance?, 1992, hlm. 10.

Prinsip transparansi juga menjadi pijakan penting dalam Good Governance, yaitu memberikan akses informasi yang cukup mengenai kebijakan kepada publik. Transparansi mencakup penyampaian tujuan kebijakan, mekanisme pelaksanaan, serta evaluasi hasil secara terbuka.<sup>20</sup> Melalui prinsip ini, masyarakat dapat memahami dasar keputusan pemerintah, meminimalkan ketidakpastian, serta meningkatkan kepercayaan publik terhadap pemerintah atau instansi yang bersangkutan.

Selain itu, akuntabilitas dan kepentingan umum merupakan fondasi untuk memastikan bahwa setiap keputusan dan tindakan pejabat pemerintah dapat dipertanggungjawabkan. Akuntabilitas mengharuskan pejabat publik menjelaskan dan mempertanggungjawabkan hasil kebijakan yang dilaksanakan, sementara prinsip kepentingan umum menekankan bahwa kebijakan harus memberikan manfaat maksimal bagi masyarakat, bukan sekadar melayani kepentingan individu atau kelompok tertentu.<sup>21</sup> Prinsip-prinsip ini menjadi tolok ukur untuk menilai kualitas implementasi kebijakan, termasuk dalam konteks rekayasa lalu lintas dan sistem satu arah.

Dalam penelitian mengenai uji coba sistem satu arah di Jalan Jawa, Good Governance dijadikan kerangka untuk menganalisis keterlibatan berbagai pihak, mekanisme sosialisasi, evaluasi kebijakan, dan efektivitas implementasi. Konsep ini membantu menilai sejauh mana Dinas

---

<sup>20</sup> Stoker, G., “Governance as Theory: Five Propositions,” International Social Science Journal, Vol. 50, No. 155, 1998, hlm. 18

<sup>21</sup> Beetham, D., Defining and Measuring Democracy, London: Sage Publications, 1994, hlm. 45.

Perhubungan Kabupaten Jember mampu menjalankan kebijakan yang transparan, akuntabel, berorientasi pada kepentingan umum, serta melibatkan partisipasi aktif masyarakat, pihak kampus, aparat kepolisian, dan pelaku usaha di kawasan tersebut. Dengan penerapan prinsip-prinsip Good Governance, kebijakan rekayasa lalu lintas tidak hanya bersifat teknis, tetapi juga mendapatkan legitimasi sosial dan berpotensi berkelanjutan dalam jangka panjang.

#### a. Kepastian Hukum

Kepastian hukum merupakan salah satu prinsip dasar dalam ilmu hukum yang menekankan bahwa setiap peraturan dan tindakan hukum harus jelas, tegas, dan dapat diprediksi. Prinsip ini bertujuan untuk memberikan kepastian bagi masyarakat mengenai hak, kewajiban, dan sanksi hukum yang berlaku.<sup>22</sup> Kepastian hukum tidak hanya terkait dengan keberadaan aturan tertulis, tetapi juga dengan penerapan hukum yang konsisten dan tidak bersifat sewenang-wenang. Dengan demikian, masyarakat dapat mengatur perilaku dan membuat keputusan berdasarkan norma hukum yang jelas.

Menurut teori Hans Kelsen, kepastian hukum berkaitan dengan sistem normatif yang logis dan hierarkis, di mana setiap peraturan memiliki kedudukan dan fungsi yang jelas dalam tatanan hukum.<sup>23</sup>

Kepastian hukum menuntut agar norma hukum tidak multitafsir, dapat ditegakkan, dan memiliki dasar yang sah. Konsep ini juga menekankan

---

<sup>22</sup> Fuller, L., *The Morality of Law*, New Haven: Yale University Press, 1964, hlm. 33.

<sup>23</sup> Kelsen, H., *Pure Theory of Law*, Berkeley: University of California Press, 1967, hlm. 178.

pentingnya harmonisasi antara berbagai peraturan perundangan agar tidak terjadi konflik norma, sehingga tercipta sistem hukum yang stabil dan dapat dipercaya oleh masyarakat.

Dalam konteks administrasi pemerintahan, kepastian hukum menjadi landasan untuk melindungi hak-hak masyarakat dan memastikan pejabat publik bertindak sesuai aturan yang berlaku.<sup>24</sup>

Tanpa kepastian hukum, tindakan pemerintah dapat dianggap arbitrer dan menimbulkan ketidakadilan. Oleh karena itu, prinsip ini menjadi tolok ukur dalam menilai kualitas kebijakan publik dan efektivitas implementasi regulasi, termasuk dalam hal rekayasa lalu lintas atau penerapan sistem satu arah yang memerlukan dasar hukum yang jelas agar dapat dijalankan secara sah dan diakui publik.

Teori kepastian hukum juga mengaitkan antara keberadaan aturan hukum dengan efek sosialnya. Sebuah kebijakan atau peraturan baru harus memberikan pedoman yang jelas bagi masyarakat, sehingga mereka mengetahui konsekuensi hukum dari tindakan yang dilakukan.<sup>25</sup> Kepastian hukum menimbulkan rasa aman dan kepercayaan masyarakat terhadap hukum, serta mendorong kepatuhan sukarela terhadap peraturan. Dalam praktiknya, kepastian hukum berfungsi sebagai instrumen untuk mencegah konflik sosial akibat ketidakjelasan norma atau ketidakpastian pelaksanaan hukum.

Dalam penerapan kebijakan uji coba sistem satu arah di Jalan

---

<sup>24</sup> Supardi, Hukum Administrasi Negara, Bandung: Citra Aditya Bakti, 2010, hlm. 55.

<sup>25</sup> Hart, H.L.A., The Concept of Law, Oxford: Clarendon Press, 1994, hlm. 200.

Jawa, prinsip kepastian hukum menjadi relevan karena kebijakan tersebut hanya ditetapkan melalui Surat Edaran Kepala Dinas Perhubungan, yang bersifat administratif dan internal. Hal ini menimbulkan keterbatasan dalam penegakan hukum, misalnya polisi tidak dapat menilang pelanggar sistem satu arah.<sup>26</sup> Temuan ini menunjukkan bahwa kepastian hukum tidak hanya soal keberadaan aturan, tetapi juga harus didukung oleh kekuatan hukum yang memadai agar kebijakan dapat dilaksanakan secara efektif, adil, dan diterima masyarakat.

#### 4. Teori Efektivitas Hukum.

Teori efektivitas hukum menurut Soerjono Soekanto merupakan suatu patokan mengenai sikap tindak atau perilaku yang pantas dan teratur sehingga hukum dilihat sebagai tindak yang diulang-ulang dalam bentuk yang sama, yang mempunyai tujuan tertentu. Keefektifan penegakan hukum sangat tergantung pada keberhasilan pelaksanaan hukum. Untuk memastikan hukum berfungsi dengan baik, aparat penegak hukum harus mampu menerapkan sanksi yang ada. Penerapan sanksi ini secara nyata menunjukkan bahwa hukum berjalan efektif.

Menurut Soerjono Soekanto, beberapa faktor yang mempengaruhi keberhasilan hukum meliputi:<sup>27</sup>

---

<sup>26</sup> Soerjono Soekanto, Sosiologi Hukum, Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2004, hlm. 87.

<sup>27</sup> Soerjono Soekanto. 2007. Pokok-pokok Sosiologi Hukum. Jakarta. PT Raja Grafindo Persada.  
Hal. 110.

### a. Faktor Penegak Hukum

Penegakan hukum melibatkan berbagai entitas yang merancang serta menjalankan hukum (law enforcement). Entitas ini mencakup penegak hukum yang bertugas untuk menyediakan kepastian, keadilan, dan manfaat hukum secara seimbang. Komponen penegak hukum mencakup lembaga hukum dan personel penegak hukum, di mana personel penegak hukum secara spesifik mencakup kepolisian, kejaksaan, kehakiman, konselor hukum, dan petugas administratif lembaga pemasyarakatan. Tiga faktor kunci memengaruhi cara kerja entitas dan personel penegak hukum, yaitu:

- 1) Lembaga penegak hukum beserta segala sarana dan prasarannya
- 2) Etos kerja yang terkait dengan aparatnya, termasuk aspek kesejahteraan mereka
- 3) Regulasi yang mendukung baik operasional lembaga maupun yang mengatur substansi hukum yang menjadi standar kerja, baik dari segi materi maupun prosedural.

### b. Faktor Sarana atau Fasilitas Hukum

Fasilitas pendukung dapat dijelaskan secara sederhana sebagai infrastruktur untuk mencapai tujuan tertentu. Lingkupnya terutama meliputi berbagai sarana fisik yang berperan sebagai penunjang. Fasilitas pendukung ini meliputi sumber daya manusia yang terampil dan terlatih, sistem organisasi yang efisien, peralatan yang memadai, keuangan yang mencukupi, dan aspek lainnya. Selain dari ketersediaan

fasilitas ini, pentingnya pemeliharaan juga tidak boleh diabaikan agar tidak menyebabkan gangguan yang seharusnya mendukung kelancaran proses menjadi kontraproduktif.

c. Faktor Masyarakat

Penegak hukum berupaya menciptakan ketenangan di dalam komunitas. Opini masyarakat terhadap hukum sangat berpengaruh terhadap efisiensi sistem hukum itu sendiri. Oleh karena itu, kesadaran hukum yang ditingkatkan di kalangan

masyarakat menjadi krusial bagi penegakan hukum yang efektif. Salah satu strategi yang dapat diambil adalah melakukan sosialisasi yang melibatkan berbagai lapisan sosial, pemimpin masyarakat, dan aparat penegak hukum. Selain itu, pembentukan peraturan hukum perlu memperhatikan dinamika perubahan sosial agar dapat berfungsi optimal sebagai pengatur perilaku masyarakat.

Hukum memiliki dampak secara langsung maupun tidak langsung dalam mendorong perubahan sosial. Upaya untuk mempengaruhi masyarakat melalui sistem yang terstruktur dan direncanakan sebelumnya disebut rekayasa sosial atau perencanaan sosial.<sup>28</sup> Untuk membuat hukum benar-benar berdampak pada perilaku masyarakat, hukum harus didistribusikan secara luas agar dapat diintegrasikan dengan baik dalam kehidupan masyarakat. Salah satu persyaratan untuk distribusi dan integrasi hukum adalah adanya sarana

---

<sup>28</sup> Soerjono Soekanto, Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum (Jakarta: Rajawali Pers, 1982),115.

komunikasi khusus. Komunikasi ini dapat dilakukan secara formal melalui prosedur yang terstruktur dan resmi.

Menurut Soerjono Soekanto, efektivitas sikap perilaku hukum dapat dinilai dari sejauh mana sikap, tindakan, atau perilaku tersebut berhasil mencapai tujuan yang diinginkan, yaitu kepatuhan pihak lain terhadap hukum.<sup>4</sup> Undang-undang dapat berfungsi dengan efektif apabila pejabat penegak hukum berperan sesuai harapan undang-undang, tetapi menjadi tidak efektif jika peran mereka tidak sejalan dengan harapan undang-undang.



## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

Metode penelitian adalah seperangkat tahapan sistematis yang digunakan peneliti dalam menghimpun informasi yang dibutuhkan guna memperoleh data yang valid untuk kemudian diolah dan dianalisis. Dengan demikian bahwa metode penelitian merupakan menjadi pedoman utama dalam menyusun bagaimana peneliti nantinya membuat gambaran atau mengenai objek kajian yang diteliti.<sup>29</sup>

#### **A. Pendekatan dan Jenis Penelitian**

##### **1. Jenis Penelitian**

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan metode jenis penelitian hukum empiris dan merupakan kajian yang bertujuan untuk menjelaskan, menganalisis dan mengkaji penerapan hukum dalam kehidupan masyarakat, penelitian ini mencakup analisis terhadap efektivitas pelaksanaan aturan hukum, manfaat hukum bagi masyarakat, tingkat kepatuhan atau ketataan masyarakat, aparat, lembaga hukum terhadap hukum, serta peranan lembaga atau institusi hukum terhadap hukum.<sup>30</sup>

##### **2. Pendekatan Penelitian**

Penelitian ini menggunakan pendekatan sosiologis, pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), dan pendekatan konseptual. Yang dimaksud dengan pendekatan sosiologi hukum merupakan cara mempelajari hukum dengan melihat hukum sebagai gejala sosial, bukan

---

<sup>29</sup> Syafrida Hafni Sahir, *Metode Penelitian*, (Medan: KBM Indonesia, 2021), 5.

<sup>30</sup> Muhamimin, *Metode Penelitian Hukum*, (Mataram: Mataram University Press, 2020), 81.

sekedar kumpulan kumpulan peraturan, sedangkan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), digunakan untuk menelaah dan mengkaji semua peraturan perundang-undangan dan regulasi yang berkaitan dengan permasalahan yang sedang diteliti, sedangkan pendekatan konseptual untuk menganalisis suatu permasalahan dari sudut, doktrin, dan nilai yang mendasarinya dengan tujuan untuk memahami makna, implikasi, dan gagasan yang melatarbelakangi suatu isu hukum atau topik tertentu.<sup>31</sup> Penelitian ini membahas mengenai peraturan kebijakan uji coba sistem satu arah dikawasan kampus-jl jawa pada tahun 2023-2024 di kabupaten jember.

## B. Objek penelitian

Objek penelitian adalah sumber data yang diminta informasinya atau narasumber utamanya sesuai dengan masalah penelitian.<sup>32</sup> Penentuan subyek dalam penelitian ini dilakukan dengan teknik purposive sampling. Teknik purposive sampling adalah pengambilan sampel responden yang dilakukan secara selektif berdasarkan pertimbangan yaitu untuk memperoleh informasi yang revelan, valid dan akurat yang mempunyai sangkut paut berdasarkan tujuan penelitian.<sup>33</sup> Adapun informan dan responden dalam penelitian ini, yang dijadikan sebagai subyek penelitian yaitu:

1. Kepala/Staf Dinas Perhubungan Kabupaten Jember
2. Warga pengendara mobil terbantu dan terganggu

---

<sup>31</sup> Peter mahmud marzuki, *penelitian hukum*, (Jakarta: kencana, 2023), 134.

<sup>32</sup> Suharsimi Arikunto, *Prosedur Penelitian : Suatu Pendektan Praktik* , (Jakarta : Rineka Cipta, 2013), 107.

<sup>33</sup> Rusman, *Penelitian Kualitatif Studi Fenomologi, Case Study, Graounded Theory, Etnografi, Bio+graifi*, (Jawa Tengah : CV. Pena Persada, 2021), 52.

3. Warga pengendara motor terbantu dan terganggu.

### C. Subjek Penetitian

Subjek penelitian adalah individu, kelompok, atau objek yang menjadi fokus utama dalam suatu penelitian dan dari mereka lah data penelitian diperoleh. Subjek penelitian dipilih berdasarkan kriteria tertentu yang sesuai dengan tujuan dan rumusan masalah penelitian, sehingga data yang dikumpulkan relevan dan dapat menjawab pertanyaan penelitian.<sup>34</sup> Subjek penelitian ini adalah pihak-pihak yang terlibat secara langsung maupun tidak langsung dalam pelaksanaan uji coba sistem satu arah di Kawasan Kampus – Jalan Jawa, Kabupaten Jember tahun 2023–2024. Penelitian ini menekankan pada pihak yang berperan dalam proses perencanaan, penyusunan, pembahasan, penetapan, sosialisasi, dan evaluasi kebijakan, serta masyarakat yang terdampak oleh penerapan sistem satu arah. Data diperoleh dari wawancara, observasi, dan dokumentasi untuk memahami implementasi kebijakan secara komprehensif.

Subjek penelitian meliputi pejabat dan pegawai Dinas Perhubungan Kabupaten Jember, khususnya bidang lalu lintas, perencanaan, dan pengawasan; Satuan Lalu Lintas (Satlantas Polres Jember) sebagai pihak pendukung penegakan lalu lintas; pihak kampus termasuk Universitas Jember dan perguruan tinggi sekitar Jalan Jawa; pelaku usaha dan pemilik kost yang terdampak langsung; serta masyarakat pengguna jalan seperti mahasiswa dan warga sekitar. Pemilihan subjek penelitian ini bertujuan untuk memperoleh data yang holistik, baik dari sisi teknis, legal, maupun sosial, sehingga analisis

---

<sup>34</sup> Muhamimin, *Metode Penelitian Hukum*, (Mataram: Mataram University Press, 2020), 81.

implementasi kebijakan, efektivitas, dan penerimaan publik dapat dilakukan secara menyeluruh.

#### **D. Teknik Pengumpulan Data**

Merupakan suatu alat untuk memperoleh sebuah data di lapangan, adapun penggunaan tiga metode yang dilakukan dalam pengumpulan data adalah wawancara, observasi, dan dokumentasi. Ketiga metode ini bisa dijelaskan lebih lanjut sebagai berikut:

##### 1. Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari lapangan atau sumbernya yakni dari responden dan informan yang berkaitan dengan objek penelitian melalui wawancara, observasi, dokumentasi<sup>35</sup>. Dalam hal ini sumber langsungnya untuk memperoleh data di lapangan yakni ke Dinas Perhubungan, Satuan Polisi Pamong Praja, dan masyarakat Di Kabupaten Jember.

###### a. Wawancara

Wawancara adalah dilakukannya untuk memperoleh data dengan cara melalui tanya jawab langsung untuk mendapatkan sebuah data maupun informasi,<sup>36</sup> maka peneliti akan memperoleh informasi lebih rinci tentang partisipasipan dengan cara mendeskripsikan situasi atau fenomena yang terjadi, yang tidak dapat ditemukan di observasi.

Dalam penelitian, peneliti menggunakan metode wawancara terstruktur sebagai teknik pengumpulan data, dimana seluruh pertanyaan telah disusun secara sistematis, terstruktur, dan terencana

---

<sup>35</sup> Maulana Ishaq, *Metode Penelitian Hukum, dan Punilsan Skripsi, Tesis, dan Disertasi*, (Bandung : Alfabetia, 2017), 71.

<sup>36</sup> Bachtiar, *Metode Penelitian Hukum*, (Banten : Unpam Press, 2018), 95.

sebelum proses wawancara berlangsung. Pertanyaan-pertanyaan yang digunakan pada saat wawancara bersifat baku dan kaku. Penggunaan wawancara terstruktur dapat memastikan bahwa informasi yang diperoleh bersifat konsisten dan memungkinkan adanya perbandingan yang objektif antara jawaban dari satu narasumber dengan narasumber lainnya, untuk memperoleh akurat dan valid daata dalam penelitian.

#### b. Observasi

Observasi adalah sebuah kegiatan dalam pengumpulan data yang dilakukan peneliti dengan cara mengamati secara langsung objek atau peristiwa yang menjadi fokus penelitian tanpa melibatkan diri secara aktif, dalam penelitian ini peneliti menggunakan metode observasi non-partisipatif karena dengan mengamati tugas kewenangan yang dilakukan dinas perhubungan dalam melakukan penertiban pak ogah tanpa ikut serta dalam proses penertiban.<sup>37</sup>

#### c. Dokumentasi

Dokumentasi merupakan sebagai pelengkap dari penggunaan metode observasi dan wawancara. Dokumentasi yaitu mengumpulkan dokumen dan data-data relevan yang berakitan dalam permasalahan penelitian, kemudian ditelaah kepercayaan dan pembuktian suatu kejadian.<sup>38</sup>

### 2. Data Sekunder

Data sekunder adalah teknik yang digunakan dalam pengumpulan data sekunder dilakukan melalui kegiatan menghimpun dan

<sup>37</sup> Sigit Nugroho, *Metodelogi Riset Hukum*, (Surakarta : Oase Pustaka, 2020), 79.

<sup>38</sup> Abdul Fatah Nasution, *Metode Penelitian Kualitaif*, (Bandung : CV. Harfa Creative, 2023), 63.

mendokumentasikan berbagai sumber literatur yang relevan dengan permasalahan penelitian.<sup>39</sup> Sumber tersebut meliputi buku, jurnal ilmiah, kamus, ensiklopedia, dokumen-dokumen lainnya yang berkaitan langsung dengan isu hukum yang dikaji.

### **E. Keabsahan Data**

Bagian ini menjelaskan upaya yang akan dilakukan oleh peniliti untuk memastikan keaslian data yang diterumakan di lapangan. Untuk mendapatkan temuan yang valid,<sup>40</sup> penting untuk meniliti kredibilitasnya dengan menggunakan teknik keabsahan data.

### **F. Tahap-Tahap Penelitian**

Dalam melaksanakan suatu penelitian diperlukan adanya serangkaian tahapan sistematis dalam penelitian, pada bagian ini akan diuraikan tentang terkait dengan rancangan atau kerangka kegiatan dalam sebuah penelitian yang akan dilakukan oleh peneliti. Proses ini dimulai dari pendahuluan, pengembangan desain, penelitian sebenarnya, hingga penulisan laporan. Berikut adalah beberapa tahap dalam penelitian sebagai berikut:

#### **1. Tahap Pra Penelitian,**

Menganalisis pelaksanaan yang mencakup penetapan fokus, penyesuaian paradigma yang digunakan dalam penelitian ini selaras dengan teori dan disiplin ilmu yang mendasarinya, kemudian tahap penjajakan dilakukan dengan mempertimbangkan konteks penelitian melibatkan obersavasi ke lapangan. Selanjutnya dilakukan penyusunan proposal

---

<sup>39</sup> Nur Solikin, *Pengantar Metodologi Penelitian Hukum*, (Pasuruan : CV. Qiara Media, 2021), 119.

<sup>40</sup> Tim Penyusun UIN KHAS, *Pedoman Penulisan Karya Ilmiah*, (Jember : Universitas Islam Negeri Kiai Haji Achmad Siddiq Jember Press, 2023), 46.

penelitian dan seminar proposal penelitian, setelah itu dilanjutkan dengan pengurusan surat izin penelitian kepada subyek penelitian yang diteliti.

## 2. Tahap Penelitian

Pada tahap ini mencakup kegiatan seperti mengolah dan mengumpulkan informasi dan data-data yang berkaitan dengan fokus penelitian.

## 3. Tahap Pasca Penelitian

Pada tahap ini, meliputi kegiatan mengeolah data dan mengorganisir data yang diperoleh dari hasil observasi dan wawancara, maka setelah itu dilakukan penafsiran data dan disederhanakan sesuai dengan fokus penelitian yang diteliti, selanjutnya dilakukannya pengecekan keabsahan data dengan cara mengecek sumber data dan metode apa yang akan digunakan untuk memperoleh data sebagai sebagai data yang valid, akuntabel sebagai dasar dan bahan untuk pemberian makna atau penafsiran data yang merupakan proses penentuan dalam memahami konteks penelitian yang ditelitiya.

## **BAB IV**

### **PENYAJIAN DATA DAN ANALISIS**

#### **A. Gambaran Obyek Penelitian**

##### **1. Profil Lembaga Dinas Perhubungan Kabupaten Jember**

Dinas Perhubungan Jember merupakan pelaksana urusan pemerintahan di bidang perhubungan yang ada di Kabupaten Jember.<sup>41</sup>

Dalam hal ini Dinas Perhubungan dipimpin oleh Kepala Dinas yang berkedudukan di bawah dan bertanggungjawab kepada Bupati Jember melalui Sekretaris Daerah. Tugas dari Dinas Perhubungan adalah melakukan pelayanan segala urusan pemerintahan daerah seperti pelaksanaan kebijakan daerah, pelaksanaan evaluasi dan pelaporan, pemberian surat izin rekomendasi, pelaksanaan pembinaan lalu lintas, pelaksana sarana prasarana, dan pelaksanaan administrasi yang keseluruhannya berkaitan dengan bidang perhubungan.<sup>42</sup>

Kantor Dinas Perhubungan Kabupaten Jember memiliki letak yang sangat strategis yang berada di tengah-tengah salah satu pusat kota, secara geografis kantor ini berlokasi yang beralamatkan di Jalan Dewi Sartika No.2, Kampungtengah, Kepatihan, Kec. Kaliwates, Kabupaten Jember. Adapun batas-batas kantor dinas perhubungan kabupaten berdekatan dengan berbagai tempat jember sebagai berikut:

---

<sup>41</sup> Sekretariat Negara Republik Indonesia, Peraturan Bupati Nomor 24 Tahun 2023 Tentang Tugas dan Pokok Fungsi Satuan Kerja Dinas Perhubungan, Pasal 1.

- a. Sebelah barat : Kantor Bawaslu,
- b. Sebelah timur : Toko Gerai IM3
- c. Sebelah utara : Kantor KSP Makmur Jaya
- d. Sebelah selatan : Kantor PKK Jember, UPTD PPA

**Gambar 4.1 kantor Dinas Perhubungan Kabupaten Jember**



*Sumber : dokumentasi peneliti, Jember 2025*

## 2. Tugas pokok dan Struktur organisasi

### a. Kepala Dinas

Kepala dinas perhubungan mempunyai kewenangan tugas seorang pemimpin dalam melaksanakan koordinasi dan pengawasan, evaluasi, dan penyelenggaran kegiatan Dinas dan Kewenangan untuk melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud, kepala dinas perhubungan mempunyai fungsi sebagari berikut:

- 1) Perumusan kebijakan teknis;
- 2) Pelaksanaan kebijakan;
- 3) Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan
- 4) Pelaksanaan administrasi dinas; dan
- 5) Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh bupati sesuai dengan tugasnya.

b. Sekretaris dinas

Sekretariat memiliki tugas melaksanakan tugas perencanaan, pelaporan, umum, kepegawaian, dan keuangan.

c. Bidang lalu lintas

- 1) Melaksanakan penyiapan perumusan kebijakan, pelaksanaan kebijakan, serta evaluasi dan pelaporan di bidang lalu lintas.
- 2) Melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh kepala dinas.

Untuk melaksanakan tugas tersebut, bidang lalu lintas mempunyai fungsi sebagai berikut;

- 1) Penyiapan bahan perumusan kebijakan di bidang manajemen lalu lintas;
- 2) Penyiapan bahan pelaksanaan kebijakan di bidang manajemen lalu lintas, rekayasa lalu lintas, dan analisis dampak lalu lintas;
- 3) Penyiapan bahan evaluasi dan pelaporan di bidang manajemen lalu lintas, rekayasa lalu lintas, dan analisis dampak lalu lintas;
- 4) Penyusunan laporan pertanggung jawaban atas pelaksanaan tugas sebagai unsur pelaksanaan bidang lalu lintas terdiri dari:

d. Seksi manajemen dan rekayasa lalu lintas mempunyai tugas;

- 1) Melaksanakan penyiapan bahan perumusan dan pelaksanaan kebijakan serta evaluasi dan pelaporan di bidang penyediaan perlengkapan jalan di jalan kabupaten;
- 2) Pelaksanaan rekayasa lalu lintas untuk jaringan jalan kabupaten;
- 3) Tugas lain yang diberikan oleh kepala bidang.

- e. Seksi pengendalian operasional lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai tugas;
  - 1) Melaksanakan pengendalian operasional, keselamatan, penegakan hukum, pengawasan;
  - 2) Pengendalian lalu lintas, dan angkutan jalan;
  - 3) Pemanduan pemimpinan dan tamu.

### **3. Visi dan misi Dinas Perhubungan Kabupaten Jember**

#### a. Visi

Visi dinas perhubungan jember sejalan dengan visi bupati dan wakil bupati pemerintah kabupaten jember dalam penyelenggaran pembangunan daerah. Visi tersebut berupa “wis wayahe mbenahi jember”. Maksud dari visi tersebut yakni diambil dari bahasa jawa yang mana wis artinya sudah, dan mbenahi artinya membangun. Maka dalam hal ini sudah saatnya membangun jember dari permasalahan ekonomi, sosial, politik, dan budaya.

#### b. Misi

Misi dinas perhubungan “meningkatkan kualitas dan ketersediaan infrastruktur publik yang merata di semua wilayah kabupaten jember”. Dinas perhubungan memiliki peran aktif untuk meningkatkan segala sektor kualitas dan ketersediaan infrastruktur publik yang merata disemua wilayah kabupaten jember.

### **4. Kedudukan Dan Tugas Lembaga Dinas Perhubungan**

Dinas Perhubungan adalah perangkat daerah yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Gubernur/Bupati/Wali Kota melalui

Sekretaris Daerah.<sup>43</sup> Dishub dibentuk untuk melaksanakan urusan pemerintahan bidang perhubungan yang menjadi kewenangan daerah provinsi atau kabupaten/kota.<sup>44</sup>

Kedudukan ini diatur dalam ketentuan umum mengenai perangkat daerah, terutama terkait pembagian urusan pemerintahan antara pusat dan daerah.

Dengan demikian, Dishub merupakan pelaksana teknis pemerintah daerah dalam mengelola pelayanan transportasi darat, laut, dan udara sesuai kewenangannya.

Tugas dan Fungsi Dinas Perhubungan, Secara umum, Dishub melaksanakan tugas:

a. Tugas Pokok

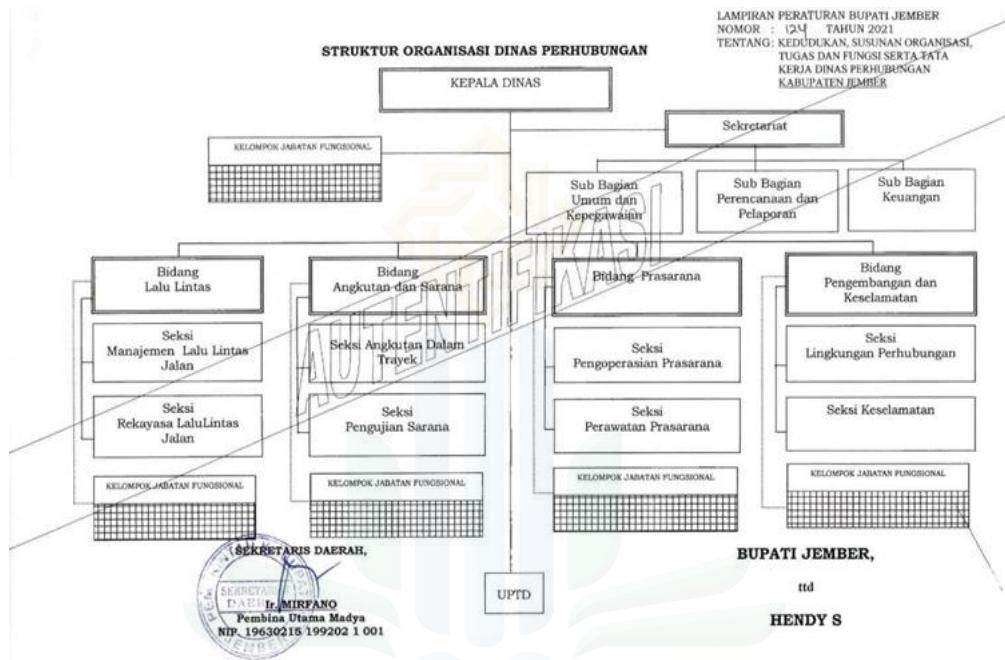
- 1) Melaksanakan urusan pemerintahan bidang perhubungan yang menjadi kewenangan daerah.
- 2) Menyusun dan melaksanakan kebijakan teknis di bidang transportasi darat, laut, dan udara (tergantung area kewenangan).
- 3) Mengelola penyelenggaraan transportasi termasuk lalu lintas, angkutan umum, terminal, pelabuhan, dan fasilitas transportasi lainnya
- 4) Pembinaan dan pengawasan terhadap kegiatan perhubungan di wilayah daerah
- 5) Penyelenggaraan perizinan dan nonperizinan sesuai kewenangan daerah.

---

<sup>43</sup> Sekretariat Negara Republik Indoensia, PP No. 18 Tahun 2016 tentang Perangkat Daerah.

<sup>44</sup> Sekretariat Negara Republik Indoensia, UU No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lampiran Pembagian Urusan Perhubungan).

- 6) Koordinasi dengan instansi terkait, termasuk Kepolisian, Kemenhub, dan perangkat daerah lain.
- 7) Monitoring, evaluasi, dan pelaporan terkait penyelenggaraan transportasi.



Gambar 4.2 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan

## B. Penyajian data dan Analisis data

Berdasarkan pada data-data yang diperoleh pada kantor Dinas Perhubungan Kabupaten Jember melalui wawancara, dan dokumentasi mengenai implementasi dinas perhubungan kabupaten jember dalam peraturan kebijakan sistem satu arah di kawasan kampus – jl jawa pada tahun 2023-2024, penjelasan hasil penelitian di lapangan akan disajikan sebagai berikut:

## **1. Efektivitas uji coba sistem satu arah di kawasan kampus – jl. Jawa pada tahun 2023-2024 oleh Dinas Perhubungan kabupaten Jember.**

Kawasan Kampus – Jalan Jawa Kabupaten Jember merupakan salah satu kawasan dengan aktivitas lalu lintas yang tinggi. Kawasan ini menjadi pusat pergerakan mahasiswa, dosen, karyawan kampus, pedagang, serta masyarakat umum. Jalan Jawa berfungsi sebagai jalur penghubung utama yang sering mengalami kepadatan, terutama pada jam sibuk pagi dan sore hari.

Berdasarkan hasil pengamatan sebelum penerapan sistem satu arah, volume lalu lintas di Jalan Jawa pada jam sibuk pagi mencapai rata-rata 2.150 satuan mobil penumpang per jam (smp/jam), sedangkan pada jam sibuk sore mencapai 2.320 smp/jam. Kondisi tersebut menyebabkan kepadatan lalu lintas yang cukup tinggi dan berdampak pada rendahnya kecepatan kendaraan serta tingginya waktu tempuh. Setelah diterapkannya sistem satu arah, volume lalu lintas mengalami penurunan menjadi rata-rata 1.780 smp/jam pada jam sibuk pagi dan 1.950 smp/jam pada jam sibuk sore. Penurunan volume kendaraan ini menunjukkan bahwa sistem satu arah mampu mengurangi kepadatan lalu lintas di ruas Jalan Jawa.

Selain penurunan volume kendaraan, penerapan sistem satu arah juga berdampak pada peningkatan kecepatan rata-rata kendaraan. Sebelum kebijakan diterapkan, kecepatan kendaraan hanya mencapai rata-rata 18,5 km/jam yang menunjukkan kondisi lalu lintas tidak lancar. Setelah sistem satu arah diberlakukan, kecepatan rata-rata kendaraan meningkat menjadi

27,3 km/jam. Peningkatan kecepatan ini mengindikasikan bahwa arus lalu lintas menjadi lebih lancar dan hambatan akibat konflik antar kendaraan dapat diminimalkan.

Tingkat kemacetan dianalisis menggunakan indikator derajat kejemuhan (DS). Hasil perhitungan menunjukkan bahwa nilai DS sebelum penerapan sistem satu arah sebesar 0,89 yang menandakan kondisi lalu lintas mendekati jenuh. Setelah penerapan sistem satu arah, nilai DS menurun menjadi 0,68. Nilai tersebut berada pada kategori cukup lancar, sehingga dapat disimpulkan bahwa sistem satu arah efektif dalam menurunkan tingkat kemacetan di kawasan penelitian.

Selain indikator teknis lalu lintas, efektivitas sistem satu arah juga dianalisis melalui persepsi pengguna jalan. Berdasarkan hasil kuesioner yang disebarluaskan kepada 100 responden, sebanyak 22 persen responden menyatakan sistem satu arah sangat efektif, 48 persen menyatakan efektif, 20 persen menyatakan cukup efektif, dan 10 persen menyatakan kurang efektif. Dengan demikian, sebanyak 70 persen responden menilai bahwa sistem satu arah memberikan dampak positif terhadap kelancaran lalu lintas di Kawasan Kampus – Jalan Jawa.

Uji coba sistem satu arah di kawasan kampus Jalan Jawa Jember dilaksanakan pada tahun 2023 hingga 2024 untuk mengurai kemacetan dan meningkatkan keselamatan lalu lintas di kawasan dengan tingkat mobilitas tinggi. Kebijakan uji coba ini diterapkan pada jam-jam tertentu dengan pengawasan dari Dinas Perhubungan dan aparat kepolisian. Penerapan

tersebut disertai dengan pemasangan rambu sementara serta pengaturan lalu lintas secara manual oleh petugas di lapangan.

Efektivitas uji coba sistem satu arah di kawasan kampus – jl. Jawa tahun 2023 – 2024 di pengaruhi 3 faktor yakni:

a. Faktor Penegak Hukum

Dinas Perhubungan menempatkan petugas untuk mengatur arus dan memantau kepatuhan, tetapi jumlah personel yang terbatas menjadi kendala utama, sehingga pengawasan tidak dapat dilakukan secara terus-menerus dan penerapan permanen sistem satu arah sulit dilakukan.

b. Faktor masyarakat

pengguna jalan, termasuk mahasiswa, pedagang, dan pengendara umum, menunjukkan kepatuhan yang tinggi; hasil kuesioner menunjukkan 70% responden menilai sistem satu arah efektif, dan secara empiris arus lalu lintas lebih lancar serta risiko kecelakaan menurun.

c. Faktor sarana atau fasilitas hukum

rambu sementara, jalur khusus, dan pengaturan manual oleh petugas tersedia dan mendukung pelaksanaan, tetapi keterbatasan SDM membuat efektivitas sarana ini belum optimal. Dengan demikian, meskipun uji coba sistem satu arah terbukti efektif secara teknis dan diterima masyarakat, keterbatasan aparat pelaksana menjadi faktor penghambat utama bagi penerapan permanen, yang sesuai dengan

kerangka teori efektivitas hukum Soerjono Soekanto, yaitu bahwa efektivitas hukum bergantung pada kombinasi faktor legal, institusional, masyarakat, dan sarana pendukung.

Berdasarkan hasil penelitian yang diperoleh melalui observasi lapangan dan wawancara dengan pengguna jalan serta petugas terkait uji coba sistem satu arah di kawasan kampus Jalan Jawa terbukti memberikan dampak positif terhadap kelancaran lalu lintas. Arus kendaraan menjadi lebih teratur dan kepadatan lalu lintas berkurang dibandingkan dengan kondisi sebelum uji coba dilakukan. Selain itu, potensi terjadinya konflik antar kendaraan dari arah berlawanan juga menurun, sehingga pengguna jalan merasakan peningkatan rasa aman dan kenyamanan saat melintas di kawasan tersebut, terutama di titik-titik yang sebelumnya sering terjadi kemacetan dan potensi kecelakaan.

Disampaikan langsung oleh Wildan Ramadhani mahasiswa Politeknik Negeri Jember:

“Saya mendukung adanya sistem satu arah di kawasan kampus Jalan Jawa karena selama diterapkan lalu lintas terasa lebih lancar dan tidak semrawut seperti sebelumnya. Waktu tempuh saya ke kampus jadi lebih singkat dan risiko bertabrakan dengan kendaraan dari arah berlawanan juga berkurang.”<sup>45</sup>

Hal ini senada dengan pernyataan Fadhlil Ardiansyah penjual Es kopi keliling di Kawasan Jl. Jawa:

“Waktu sistem satu arah diterapkan, suasana jalan lebih tertib dan tidak padat. Pembeli juga lebih nyaman berhenti sebentar buat beli es kopi karena kendaraan jalannya searah.”

---

<sup>45</sup> Wildan Ramadhani. Diwawancarai oleh penulis, Jember 25 Desember 2025

Selain mahasiswa dan pelaku usaha, pihak perkantoran yang berada di sekitar Jalan Jawa juga merasakan dampak dari penerapan uji coba sistem satu arah. Berdasarkan hasil wawancara dengan salah satu karyawan notaris yang berkantor di kawasan Jalan Jawa, diketahui bahwa sistem satu arah memberikan kemudahan dalam mobilitas kerja sehari-hari serta berdampak positif terhadap kelancaran akses klien ke kantor.

Hal tersebut disampaikan oleh Masrurotul Hasanah salah satu karyawan notaris di kawasan Jalan Jawa:

"Sebagai karyawan notaris yang berkantor di sekitar Jalan Jawa, saya menilai penerapan Sistem Satu Arah (SSA) cukup efektif. Arus lalu lintas menjadi lebih tertib dan lancar, sehingga klien yang datang ke kantor tidak terlalu terhambat oleh kemacetan. Waktu tempuh juga lebih terprediksi, terutama pada jam kerja. Meskipun pada awal penerapan sempat membingungkan, tapi seiring berjalannya waktu masyarakat mulai terbiasa dan kondisi lalu lintas jauh lebih kondusif."<sup>46</sup>

Pernyataan tersebut menunjukkan bahwa penerapan sistem satu arah tidak hanya berdampak pada pengguna jalan umum, tetapi juga mendukung aktivitas perkantoran di sekitar kawasan kampus Jalan Jawa. Hal ini memperkuat temuan bahwa kebijakan tersebut secara empiris efektif dan diterima oleh berbagai kelompok masyarakat.

Dari sisi kepatuhan pengguna jalan, selama masa uji coba terlihat adanya peningkatan kesadaran masyarakat dalam mematuhi aturan lalu lintas. Hal ini tidak terlepas dari keberadaan petugas Dinas Perhubungan yang secara aktif melakukan pengaturan dan pengawasan di titik-titik rawan pelanggaran. Dengan adanya pengawasan langsung, pelanggaran seperti melawan arus dan berhenti sembarangan dapat ditekan secara

---

<sup>46</sup> Masrurotul Hasanah. Diwawancara oleh penulis, Jember 13 januari 2025

signifikan. Kondisi ini menunjukkan bahwa secara empiris, uji coba sistem satu arah dapat dikatakan efektif dalam mencapai tujuan awal kebijakan.

Meskipun demikian dengan pihak Dinas Perhubungan, uji coba sistem satu arah tidak dapat dilanjutkan secara permanen. Dikarenakan keterbatasan sumber daya manusia menjadi kendala utama dalam pelaksanaan kebijakan tersebut. Selama uji coba, pengaturan lalu lintas sangat bergantung pada kehadiran petugas di lapangan. Namun, jumlah petugas yang tersedia tidak mencukupi untuk melakukan pengawasan secara terus-menerus, mengingat Dinas Perhubungan juga harus mengatur lalu lintas di lokasi lain di wilayah Kabupaten Jember.

Hal ini disampaikan oleh bapak Catur selaku Kabid Lalu Lintas:

“Selama masa uji coba, pelaksanaan sistem satu arah sangat bergantung pada kehadiran petugas Dinas Perhubungan. Namun, jumlah personel yang tersedia belum mencukupi untuk ditempatkan secara rutin di kawasan Jalan Jawa. Kami harus membagi petugas untuk pengaturan lalu lintas di beberapa titik lain di Kabupaten Jember, sehingga pengawasan sistem satu arah di kawasan kampus tidak dapat dilakukan secara optimal.”

Dapat dianalisis bahwa penghentian uji coba sistem satu arah bukan disebabkan oleh ketidakefektifan kebijakan, melainkan oleh keterbatasan kapasitas kelembagaan. uji coba sistem satu arah terbukti efektif dalam meningkatkan kelancaran dan keselamatan lalu lintas di kawasan kampus Jalan Jawa. Namun, tanpa dukungan sumber daya manusia yang memadai, kebijakan tersebut sulit untuk diterapkan secara berkelanjutan. Hal ini menunjukkan bahwa keberhasilan suatu kebijakan lalu lintas tidak hanya bergantung pada efektivitas teknis di lapangan,

tetapi juga pada kesiapan institusi pelaksana.

Berdasarkan hasil wawancara dengan pihak Dinas Perhubungan, diketahui bahwa sistem satu arah di kawasan kampus Jalan Jawa secara teknis dinilai efektif dalam meningkatkan kelancaran lalu lintas. Hal ini sejalan dengan teori efektivitas kebijakan publik yang menyatakan bahwa suatu kebijakan dikatakan efektif apabila mampu mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Namun demikian, efektivitas kebijakan tersebut belum didukung oleh ketersediaan sumber daya manusia yang memadai, sehingga pelaksanaannya tidak dapat dilakukan secara berkelanjutan.

Dengan demikian, berdasarkan hasil wawancara dengan petugas Dinas Perhubungan dan pengguna jalan, dapat disimpulkan bahwa uji coba sistem satu arah di kawasan kampus Jalan Jawa Jember pada tahun 2023–2024 efektif dalam pelaksanaannya, namun terpaksa dihentikan karena keterbatasan sumber daya manusia pada Dinas Perhubungan.

## **2. Proses pembentukan peraturan kebijakan uji coba sistem satu arah di Kawasan kampus Jalan jawa tahun 2023-2024**

Kawasan Kampus di Jl. Jawa Kabupaten Jember merupakan area dengan tingkat aktivitas tinggi, khususnya karena keberadaan beberapa perguruan tinggi, pusat kuliner, tempat tinggal mahasiswa, serta fasilitas publik lain. Kondisi tersebut menjadikan kawasan ini sebagai salah satu titik kepadatan lalu lintas, terutama pada jam sibuk. Berdasarkan hasil observasi awal peneliti, permasalahan utama pada koridor ini ialah kemacetan, konflik kendaraan dua arah, serta tingginya potensi kecelakaan lalu lintas.

Atas dasar kondisi tersebut, pada tahun 2023–2024 Dinas Perhubungan Kabupaten Jember menerapkan uji coba sistem satu arah (*one-way*) sebagai langkah pengaturan lalu lintas yang bersifat sementara untuk diuji efektivitasnya.

Berdasarkan dokumen dan keterangan dari Dinas Perhubungan Kabupaten Jember, uji coba sistem satu arah dilaksanakan dengan dasar kewenangan Dishub dalam penyelenggaraan lalu lintas yang diberikan oleh undang-undang.

Uji coba ini merupakan bagian dari rekayasa lalu lintas yang dilakukan demi meningkatkan ketertiban dan kelancaran arus kendaraan. Secara normatif, kewenangan Dishub untuk melaksanakan rekayasa lalu lintas merujuk pada ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang menegaskan bahwa pemerintah daerah memiliki kewenangan untuk mengatur, mengendalikan, dan mengawasi lalu lintas jalan di wilayahnya.<sup>47</sup> Proses pembentukan peraturan kebijakan uji coba sistem satu arah di Kawasan kampus – jl jawa tahun 2023-2024 dilakukan melalui 3 yakni perencanaan, penyusunan, pembahasan dan penetapan. atau secara rinci dapat dijelaskan sebagai berikut:

a. Proses perencanaan

Proses perencanaan bermula dari identifikasi masalah, yaitu kemacetan kronis di JL Jawa. Berdasarkan wawancara dengan bapak

---

<sup>47</sup> Sekretariat Negara Republik Indoensia, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 12–13.

Carur, masalah ini telah memenuhi kriteria urgensi, sebagaimana pernyataan beliau sebagai berikut:

Adanya peraturan ini didasari dari beberapa hal terutama muncul dari tingginya volume keluhan yang kami terima, baik dari warga kampus maupun masyarakat. Kemacetan di JL Jawa, terutama pada jam masuk dan pulang kampus, sudah mencapai titik kritis. Kami di Dishub tidak bisa tinggal diam. Opsi *one way* atau sistem satu arah adalah salah satu solusi teknis yang paling mungkin untuk diterapkan secara cepat sebagai uji coba sebelum menjadi permanen.

Berdasarkan hasil wawancara tersebut, dapat disimpulkan bahwa penerapan peraturan baru, khususnya kebijakan *one way* di Jalan Jawa, didorong oleh meningkatnya keluhan dari warga. Kondisi lalu lintas yang telah mencapai titik kritis membuat Dinas Perhubungan merasa perlu mengambil tindakan cepat dan efektif. Oleh karena itu, sistem satu arah dipilih sebagai solusi teknis yang paling realistik untuk segera diuji coba sebelum dipertimbangkan sebagai kebijakan permanen dalam mengurai kemacetan di kawasan tersebut. Langkah ini didukung oleh kewenangan Dinas Perhubungan Kabupaten Jember sebagaimana diatur dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan,<sup>48</sup> yang memberikan wewenang kepada pemerintah daerah untuk mengatur dan mengendalikan lalu lintas jalan di wilayahnya. Dalam wawancara lain mengenai proses perencanaan peneliti melakukan wawancara Bapak Bahtiar selaku BP yakni sebagai berikut:

Kemacetan tidak hanya mengganggu aktivitas kampus tetapi

---

<sup>48</sup> Sekretariat Negara Republik Indonesia. Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

juga menimbulkan polusi udara dan kebisingan, serta berpotensi menghambat mobil darurat. Dishub, sebagai leading sector, tidak langsung memutuskan sistem satu arah. Beberapa alternatif sempat dipertimbangkan, seperti pembatasan kendaraan bermotor di jam tertentu (*odd-even*) atau optimalisasi angkutan kampus. Adannya permasalahan ini sebagai langkah perecanaan dishub membentuk tim identifikasi masalah membuat analisis dampak lalu lintas (*traffic impact analysis*) terhadap jalan di sekitarnya yang nantinya akan dibahas dalam bentuk peraturan untuk menangani hal tersebut, yang kemudian akan dibahas sehingga terbentuk peraturan khusus.

Berdasarkan wawancara tersebut dapat disimpulkan bahwa Permasalahan kemacetan di kawasan kampus tidak hanya mengganggu aktivitas akademik, tetapi juga menimbulkan polusi udara, kebisingan, serta berpotensi menghambat mobil darurat. Menyadari hal tersebut, Dishub tidak langsung menerapkan sistem satu arah, melainkan mempertimbangkan berbagai alternatif seperti pembatasan kendaraan bermotor pada jam tertentu melalui skema ganjil-genap dan optimalisasi angkutan kampus. Untuk memastikan penanganan yang tepat, Dishub membentuk tim identifikasi masalah dan melakukan analisis dampak lalu lintas (*traffic impact analysis*) pada area sekitar kampus, yang hasilnya akan dijadikan dasar penyusunan regulasi sebagai langkah penyelesaian yang komprehensif dan berkelanjutan.

#### b. Proses penyusunan

Tahap ini adalah proses transformasi rencana teknis menjadi sebuah draf peraturan kebijakan formal, dalam hal ini berupa Surat Keputusan (SK) Kepala Dinas. Berikut adalah wawancara peneliti dengan bapak Catur terkait dengan proses penyusunan pasca

perencanaan uji coba sistem satu arah:

Tahap ini merupakan transformasi rencana teknis menjadi sebuah draf peraturan yang formal, Kami ingin dasar hukumnya kuat. Jadi, kami memulai penyusunan dengan merujuk pada Peraturan Daerah tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Peraturan Bupati tentang Pembagian Tugas di Lingkungan Pemerintah Kabupaten, dimana pada tahap ini uji coba dan juga beberapa dokumen hasil evaluasi bersama dibahas dan menjadikan kesemua menjadi dokumen sebagai rujukan perbuatan peraturan.

Berdasarkan hasil wawancara tersebut dapat disimpulkan bahwa Tahap penyusunan peraturan kebijakan uji coba sistem satu arah di Kawasan Kampus–Jalan Jawa merupakan proses pengubahan rencana teknis menjadi draf peraturan yang formal dengan memastikan dasar hukumnya kuat dan terstruktur. Dalam proses ini, penyusun merujuk pada peraturan daerah terkait Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Peraturan Bupati mengenai pembagian tugas di lingkungan pemerintah daerah sebagai landasan yuridis utama. Berdasarkan Teori Kewenangan, sumber kewenangan ini dapat dijelaskan melalui mekanisme atribusi dan delegasi. Atribusi terlihat dari pemberian hak formal oleh undang-undang kepada Dinas Perhubungan untuk merumuskan kebijakan teknis, sedangkan delegasi muncul ketika Kepala Dinas dan bidang terkait diberikan mandat untuk menyusun SK sebagai bentuk pelaksanaan kewenangan tersebut.

Selain itu, seluruh hasil uji coba dan dokumen evaluasi yang telah dilakukan sebelumnya turut dihimpun serta dianalisis bersama, sehingga keseluruhan data tersebut menjadi rujukan penting dalam

merumuskan peraturan yang akurat, relevan, dan dapat dipertanggungjawabkan secara hukum maupun teknis. Berikut adalah wawancara lain terkait dengan tahap penyusunan yakni sebagai berikut:

Yang paling rumit adalah merumuskan pasal tentang pengecualian. Apakah untuk kendaraan darurat? Untuk sepeda? Untuk angkutan umum dalam kampus? Kami harus berkoordinasi dengan beberapa instansi terkait untuk memastikan operasional kampus tidak terganggu. Proses penyusunan harus memuat *check and balance* internal within Dishub. Draf kebijakan tidak disusun secara sepihak oleh satu bidang, melainkan melalui koordinasi antara bidang lalu lintas, bidang perencanaan, dan bidang hukum. Hal ini menjamin aspek teknis dan legal dari kebijakan.

Berdasarkan hasil wawancara tersebut dapat disimpulkan bahwa Penyusunan kebijakan uji coba sistem satu arah di kawasan kampus menghadapi tantangan terbesar pada perumusan pasal pengecualian, terutama untuk kendaraan darurat, sepeda, dan angkutan umum kampus. Prosesnya membutuhkan koordinasi lintas instansi dan antarbidang di lingkungan Dinas Perhubungan, sehingga draf kebijakan tidak dibuat sepihak, tetapi melalui mekanisme *check and balance* antara bidang lalu lintas, perencanaan, dan hukum guna memastikan aspek teknis dan legal tersusun secara komprehensif.

### c. Proses pembahasan

Tahap pembahasan merupakan uji publik terhadap draf yang telah disusun. Metode utama adalah *Focus Group Discussion* (FGD). Pada proses pembahasan ini peneliti melakukan wawancara dengan Bapak catur yakni sebagai berikut:

Dishub membentuk *tim perumus* yang terdiri dari bidang lalu

lintas, perencanaan, dan pengawasan. Pembahasan dilakukan beberapa kali untuk menentukan alternatif skenario rekayasa, mulai dari one way penuh, one way parsial, hingga pengaturan jam tertentu. Salah satu bagian tersulit adalah merumuskan pasal pengecualian, seperti kendaraan darurat, sepeda, dan angkutan kampus. Kami harus memastikan kebijakan tetap efektif namun tidak mengganggu operasional kampus.

Sebagaimana pernyataan tersebut dapat disimpulkan bahwa pembentukan kebijakan uji coba sistem satu arah dilakukan melalui serangkaian pembahasan oleh tim perumus yang melibatkan bidang lalu lintas, perencanaan, dan pengawasan di Dishub. Tim mengevaluasi berbagai alternatif skenario rekayasa, termasuk *one way* penuh, parsial, dan pengaturan berdasarkan jam tertentu. Tantangan utama terletak pada penyusunan pasal pengecualian bagi kendaraan darurat, sepeda, dan angkutan kampus, agar kebijakan tetap efektif tanpa menghambat aktivitas kampus.

#### d. Proses penetapan dan mekanisme pelaksanaan

Proses penetapan merupakan bagian akhir dalam pembentukan aturan ini. Hal ini bersifat final dan juga memuat mekanisme pelaksanaan dalam aturan tersebut. Berikut adalah hasil wawancara peneliti dengan bapak Atur mengenai uji coba, penetapan dan sosialisasi kebijakan:

Kami menetapkan jadwal uji coba selama beberapa minggu. Pada masa uji coba, kami menempatkan petugas di lapangan, memasang rambu sementara, dan memantau perubahan arus. Evaluasi dilakukan setiap minggu berdasarkan laporan petugas dan data lalu lintas. Masukan masyarakat juga kami tumpung melalui kanal pengaduan. Hasil evaluasi ini menentukan apakah kebijakan perlu direvisi sebelum ditetapkan secara definitif. Setelah evaluasi uji coba, Dishub menetapkan peraturan

kebijakan uji coba sistem satu arah sebagai bentuk produk hukum dinas. Kami melakukan sosialisasi melalui media sosial, spanduk, dan koordinasi dengan pihak kampus. Penetapan ini sifatnya adaptif; artinya, bila ke depan terdapat perubahan kondisi, peraturan bisa direvisi sesuai kebutuhan.

Sebagaimana pernyataan tersebut bahwa Proses uji coba sistem satu arah dilakukan secara bertahap dan berbasis evaluasi, dimulai dari penetapan jadwal, pemasangan rambu sementara, dan penempatan petugas untuk memantau arus lalu lintas. Evaluasi mingguan dilakukan melalui laporan lapangan, data lalu lintas, serta masukan masyarakat. Berdasarkan hasil evaluasi tersebut, Dishub kemudian menetapkan kebijakan uji coba sebagai produk hukum yang bersifat adaptif dan dapat direvisi jika kondisi di lapangan berubah, dengan sosialisasi dilakukan melalui berbagai media dan koordinasi dengan pihak kampus. Kemudian dalam wawancara lain terkait dengan harapan dan tantangan yakni sebagai berikut:

Tantangan terbesar adalah menyatukan persepsi semua pihak, terutama karena kawasan kampus memiliki kepadatan tinggi dan banyak kepentingan. Selain itu, masyarakat butuh waktu beradaptasi dengan pola baru. Namun kami berharap kebijakan ini mampu mengurangi kemacetan dan meningkatkan keselamatan di kawasan Jl. Jawa.

Berdasarkan hasil wawancara tersebut dapat disimpulkan bahwa Tantangan utama dalam penerapan uji coba sistem satu arah di kawasan kampus Jl. Jawa adalah menyatukan persepsi berbagai pihak di tengah tingginya kepadatan dan beragam kepentingan, serta menyesuaikan masyarakat dengan pola lalu lintas baru. Meski demikian, kebijakan ini diharapkan mampu mengurangi kemacetan

dan meningkatkan keselamatan di kawasan tersebut.

Berdasarkan uraian diatas, maka dapat disimpulkan bahwa sistem satu arah di kawasan kampus merupakan peraturan kebijakan dinas perhubungan dapat diidentifikasi sejumlah indikasi yang menunjukkan adanya proses pembentukan peraturan kebijakan oleh dinas perhubungan.

- 1) Dapat dilihat dari tahapan proses perencanaan adanya permasalahan faktual di lapangan, yaitu tingginya kepadatan lalu lintas dan potensi konflik kendaraan di kawasan kampus–Jalan Jawa, terutama pada jam-jam sibuk aktivitas akademik. Kondisi tersebut mendorong pemerintah daerah melalui Dinas Perhubungan untuk mengambil langkah cepat tanpa menunggu pembentukan peraturan perundang-undangan yang bersifat formal.
- 2) Adanya inisiatif administratif dari pejabat berwenang, dalam hal ini Dinas Perhubungan Kabupaten Jember, untuk menetapkan pola pengaturan lalu lintas baru melalui mekanisme uji coba berdasarkan pada tahap proses penyusunan berupa Surat Keputusan (SK) Kepala Dinas.
- 3) Berdasarkan hasil wawancara dengan pihak Dinas Perhubungan, proses pembahasan kebijakan uji coba sistem satu arah dilakukan melalui Focus Group Discussion (FGD) dengan melibatkan tim perumus lantas bidang. Proses ini sejalan dengan teori formulasi kebijakan publik yang menekankan pentingnya pembahasan

alternatif kebijakan secara rasional sebelum ditetapkan, sebagaimana terlihat dari evaluasi berbagai skenario rekayasa lalu lintas yang disesuaikan dengan kondisi kawasan kampus.

- 4) Proses uji coba sistem satu arah di Kampus Jalan Jawa, yang mencakup penetapan jadwal, evaluasi lapangan, penempatan petugas, dan sosialisasi, mengindikasikan bahwa mekanisme pelaksanaan dan penetapan kebijakan harus adaptif dan berbasis bukti, sesuai teori proses penetapan dan mekanisme pelaksanaan kebijakan publik.

### **3. Implementasi Dinas Perhubungan Kabupaten Jember dalam uji coba system satu arah di Kawasan Kampus – Jl Jawa Tahun 2023-2024**

Implementasi uji coba Sistem Satu Arah (SSA) di kawasan kampus–Jalan Jawa Kabupaten Jember merupakan bentuk kebijakan operasional yang dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Jember sebagai upaya penataan lalu lintas dan peningkatan kelancaran arus kendaraan. Kawasan tersebut dikenal sebagai salah satu titik dengan tingkat kepadatan lalu lintas yang tinggi, khususnya pada jam masuk dan pulang aktivitas perkuliahan, sehingga diperlukan kebijakan teknis yang bersifat cepat dan responsif.

Pelaksanaan uji coba SSA dilakukan berdasarkan kewenangan diskresi yang dimiliki oleh Dinas Perhubungan sebagai instansi teknis di bidang lalu lintas dan angkutan jalan. Dalam tahap implementasi, Dinas Perhubungan tidak hanya bertindak secara mandiri, tetapi juga

berkoordinasi dengan pihak Kepolisian, khususnya Satuan Lalu Lintas, serta instansi terkait lainnya. Koordinasi ini bertujuan untuk menjamin keamanan, ketertiban, dan kepastian hukum selama pelaksanaan uji coba berlangsung.

Secara teknis, implementasi SSA ditandai dengan pemasangan rambu lalu lintas sementara, penempatan petugas di titik-titik strategis, serta sosialisasi kepada masyarakat pengguna jalan. Sosialisasi dilakukan baik secara langsung di lapangan maupun melalui media sosial dan pemberitahuan kepada civitas akademika di sekitar kawasan kampus. Langkah ini menunjukkan bahwa implementasi kebijakan tidak hanya berorientasi pada aspek teknis, tetapi juga memperhatikan aspek partisipasi masyarakat.

Dalam praktiknya, pelaksanaan uji coba SSA menunjukkan adanya perubahan pola pergerakan kendaraan. Arus lalu lintas menjadi lebih teratur dan konflik antar kendaraan di persimpangan dapat diminimalisir. Namun demikian, pada tahap awal implementasi masih ditemukan kendala berupa ketidakpatuhan sebagian pengguna jalan akibat kurangnya pemahaman terhadap perubahan arah lalu lintas.

Implementasi kebijakan dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Jember dalam penerapan uji coba sistem satu arah. Analisis implementasi menggunakan good governance.

a. Penerapan Asas kepastian hukum dalam uji coba system satu arah.

Implementasi uji coba sistem satu arah didasarkan pada Surat

Edaran Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Jember Tahun 2023–2024, yang berfungsi sebagai pedoman teknis pelaksanaan kebijakan di lapangan. Penggunaan Surat Edaran tersebut sejalan dengan ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan yang mengakui Surat Edaran sebagai beleidsregel atau aturan kebijakan,<sup>49</sup> yaitu instrumen administratif yang dapat digunakan untuk menyelenggarakan urusan pemerintahan sepanjang tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi. Oleh karena uji coba bersifat sementara dan tidak mengubah norma hukum yang berlaku, SE menjadi dasar hukum yang tepat dan proporsional.

Disampaikan langsung oleh Bapak Catur selaku Kabid Lalu Lintas,

“Untuk uji coba sistem satu arah di Jalan Jawa, kami menggunakan dasar hukum berupa Surat Edaran Kepala Dinas. Mengapa SE? Karena sifat kebijakannya masih uji coba, jadi tidak harus langsung menggunakan Perbup atau Perda. Kalau sudah permanen, baru kami naikkan tingkat regulasinya. SE ini cukup karena hanya mengatur rekayasa teknis sementara.”<sup>50</sup>

Meskipun rekayasa lalu lintas pada dasarnya bersandar pada undang-undang dan peraturan yang lebih tinggi, Dinas Perhubungan Kabupaten Jember menggunakan Surat Edaran (SE) sebagai dasar hukum langsung (instrumental) dalam pelaksanaan uji coba sistem satu arah di Jl. Jawa tahun 2023–2024.

Dalam praktik pemerintahan daerah, Surat Edaran (SE)

<sup>49</sup> Sekretariat Negara Republik Indoensia, Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan, Pasal 1 angka 9 dan Pasal 8, mengenai aturan kebijakan (*beleidsregel*).

<sup>50</sup> Catur, diwawancara oleh penulis, Jember 16 Juli 2025

digunakan ketika:

- 1) Kebijakan bersifat sementara atau uji coba,
- 2) Tidak mengubah norma hukum yang sudah berlaku,
- 3) Hanya mengatur teknis pelaksanaan di lapangan,
- 4) Diperlukan penetapan yang cepat dan adaptif.<sup>51</sup>

Berdasarkan hasil wawancara, observasi, dan data dokumen dari Dinas Perhubungan Kabupaten Jember, pelaksanaan uji coba sistem satu arah tidak dapat berjalan tanpa adanya koordinasi lintas instansi. Koordinasi dilakukan baik pada tahap perencanaan, penyusunan, pembahasan, hingga pelaksanaan kebijakan. Koordinasi ini merupakan bagian dari prinsip *good governance* terutama atas partisipasi, kolaborasi, dan penyelenggaraan kepentingan umum.

Adapun pihak-pihak yang terlibat koordinasi sebagai berikut :

- 1) Dinas perhubungan
- 2) Satuan Lalu Lintas (Polres Jember)
- 3) Pemerintah Kecamatan Dan Kelurahan Setempat
- 4) Pihak Kampus (Universitas Jember dan Perguruan Tinggi disekitar)
- 5) Pelaku Usaha dan Pemilik Ruko / Pemilik Kost
- 6) Masyarakat Pengguna Jalan.

Koordinasi lintas instansi merupakan elemen penting dalam keberhasilan implementasi kebijakan uji coba sistem satu arah. Dishub

---

<sup>51</sup> Sekertariat daerah kabupaten jember, perencanaan SSA 2023

sebagai leading sector tidak dapat berjalan tanpa peran pendukung dari Satlantas, kampus, perangkat daerah, pelaku usaha, dan masyarakat lokal. Hal ini menunjukkan penerapan prinsip Good Governance, khususnya:

- 1) Partisipasi,
- 2) Kolaborasi,
- 3) Akuntabilitas,
- 4) Transparansi,
- 5) Kepentingan Umum.

b. Penerapan Asas Penyelenggaraan Kepentingan Umum.

Asas penyelenggaraan kepentingan umum merupakan salah satu asas penting dalam Good Governance yang mewajibkan pemerintah daerah untuk mengedepankan kebutuhan masyarakat di atas kepentingan kelompok atau individu. Prinsip ini tercantum dalam Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan yang menegaskan bahwa setiap tindakan pejabat pemerintahan harus mengutamakan pelayanan kepada masyarakat, menjaga ketertiban umum, serta memberikan manfaat sebesar-besarnya bagi publik.

Dalam konteks uji coba sistem satu arah di Kawasan Kampus – Jl. Jawa, asas ini tercermin melalui langkah-langkah Dishub yang secara sistematis melibatkan masyarakat, menyediakan informasi yang memadai, dan melakukan sosialisasi untuk mengurangi dampak sosial

dari perubahan arus lalu lintas. Bentuk penerapan asas kepentingan umum dapat dilihat melalui beberapa aspek berikut.

Sosialisasi merupakan instrumen utama untuk menjamin bahwa kebijakan dapat diterima dan dipahami oleh masyarakat, terutama pengguna jalan yang terdampak langsung. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Dishub Kabupaten Jember melakukan sosialisasi secara bertahap sebelum dan selama masa uji coba.

Sosialisasi dilakukan melalui:

- 1) Pemasangan spanduk dan rambu informasi di titik strategis, seperti di simpang Jalan Jawa, Jalan Kalimantan, dan Jalan Sumatera.
  - 2) Pengumuman melalui media sosial resmi Dinas Perhubungan, seperti Instagram, Facebook, dan website.
  - 3) Koordinasi dengan pihak kampus, khususnya Universitas Jember, untuk menyampaikan informasi kepada mahasiswa dan civitas akademika.
- c. Pertemuan dengan pelaku usaha dan pemilik kost, terutama yang berada di sepanjang koridor Jl. Jawa.

Disampaikan langsung oleh bapak Catur selaku Kabid Lalu Lintas :

“Sebelum penerapan uji coba, kami sudah melakukan sosialisasi lewat media sosial, spanduk besar, dan juga rapat dengan pihak kampus. Karena pengguna jalan di kawasan ini kebanyakan mahasiswa, maka kampus menjadi mitra penting untuk penyebarluasan informasi. Kami ingin semua warga paham bahwa ini bukan perubahan permanen, tetapi masih tahap uji coba.”<sup>52</sup>

Dengan memberitahukan masyarakat secara terbuka, Dishub

---

<sup>52</sup> Catur, diwawancara oleh penulis, Jember 16 Juli 2025

memastikan bahwa tidak ada pihak yang dirugikan oleh kurangnya informasi. Keterbukaan ini merupakan bagian dari prinsip *transparency* dan *responsiveness* dalam good governance.<sup>53</sup>

Sosialisasi tersebut menunjukkan bahwa Dishub berupaya menjalankan kewajiban pelayanan publik dengan memastikan masyarakat tidak mengalami kebingungan selama pelaksanaan uji coba.

d. Kendala dalam Penerapan dan Sosialisasi Uji Coba Sistem Satu Arah.

Dalam pelaksanaan uji coba sistem satu arah, Dinas Perhubungan Kabupaten Jember menghadapi sejumlah kendala yang mempengaruhi efektivitas implementasi dan proses sosialisasi. Kendala ini tidak hanya bersifat teknis di lapangan, tetapi juga berkaitan dengan respon masyarakat serta keterbatasan sumber daya. Berdasarkan wawancara, observasi, dan dokumentasi, kendala yang muncul dapat diklasifikasikan sebagai berikut:

1) Kendala sosialisasi

- a) Informasi tidak merata ke seluruh pengguna jalan.

Banyak pengendara yang tidak mengikuti media sosial Dishub atau tidak melihat spanduk sosialisasi, sehingga masih banyak yang salah arah pada awal pelaksanaan uji coba.

Hal ini juga disampaikan oleh bapak Catur selaku Kabid Lalu Lintas:

---

<sup>53</sup> Kementerian PAN-RB, *Pedoman Tata Kelola Pemerintahan yang Baik*, 2010.

“Kendala paling <sup>54</sup>sering terjadi adalah banyak pengguna jalan yang belum mengetahui adanya perubahan arus, meskipun sudah kami pasang spanduk dan unggah di media sosial. Ada saja yang terlewat informasi.”

b) Waktu sosialisasi yang terbatas

Karena kebutuhan penanganan kemacetan mendesak, Dishub hanya memiliki waktu singkat untuk melakukan sosialisasi sebelum uji coba dimulai.

c) Perbedaan persepsi antara pemerintah dan masyarakat.

Sebagian masyarakat merasa kebijakan terlalu cepat diterapkan, sementara Dishub memandang bahwa masalah kemacetan sudah harus ditangani segera.

2) Kendala Teknis Lapangan.

a) Jalan sempit dan kawasan dengan aktivitas tinggi

Kondisi fisik jalan yang relatif sempit, ditambah dengan tingginya aktivitas masyarakat seperti kendaraan pribadi, angkutan umum, pejalan kaki, dan parkir di badan jalan, menyebabkan penerapan pengaturan lalu lintas menjadi kurang optimal. Ruang gerak kendaraan terbatas sehingga mudah terjadi kemacetan, terutama pada jam sibuk.

b) Minimnya petugas pada jam-jam tertentu

Keterbatasan jumlah petugas di lapangan, khususnya pada jam-jam sibuk atau di luar jam kerja utama, membuat

---

<sup>54</sup> Catur, diwawancara oleh penulis, Jember 16 Juli 2025

pengawasan dan pengendalian lalu lintas tidak berjalan maksimal. Akibatnya, pelanggaran sering terjadi karena tidak adanya pengawasan langsung.

c) Rambu sementara mudah diabaikan

Rambu-rambu sementara yang dipasang cenderung kurang menarik perhatian pengguna jalan. Selain ukurannya yang terbatas, sebagian rambu tertutup kendaraan atau lingkungan sekitar, sehingga tidak terbaca dengan jelas dan akhirnya diabaikan oleh pengendara.

3) Kendala Perilaku Dan Adaptasi Masyarakat

Sebagian besar pengguna jalan telah terbiasa dengan sistem dua arah selama bertahun-tahun. Perubahan pola lalu lintas secara mendadak menyebabkan kebingungan, sehingga banyak pengguna jalan yang masih mengikuti kebiasaan lama.

Beberapa pemilik usaha mengeluhkan penurunan jumlah pelanggan akibat perubahan jalur lalu lintas. Akses yang menjadi lebih memutar atau tidak langsung membuat konsumen enggan singgah ke tempat usaha tersebut.

Pada jam masuk kuliah, banyak mahasiswa yang tetap melawan arus atau melanggar aturan lalu lintas karena mengejar waktu. Faktor kedisiplinan dan kesadaran berlalu lintas yang masih rendah turut memperparah kondisi ini.

#### 4) Kendala koordinasi lintas instansi

Keterbatasan waktu dan kesibukan masing-masing instansi menyebabkan tidak semua pihak terkait dapat menghadiri rapat koordinasi. Hal ini menghambat proses pengambilan keputusan yang komprehensif.

Perbedaan sudut pandang, kewenangan, dan kepentingan antar instansi sering kali menimbulkan perbedaan pemahaman dalam pelaksanaan kebijakan. Tanpa penyamaan persepsi, implementasi di lapangan menjadi kurang sinkron.

#### 5) Kendala evaluasi

Data belum lengkap dan masukan masyarakat bersifat kontradiktif, Data pendukung seperti volume lalu lintas, tingkat kepatuhan, dan dampak ekonomi belum sepenuhnya terkumpul secara akurat. Selain itu, masukan dari masyarakat menunjukkan perbedaan pendapat, di mana sebagian mendukung kebijakan sementara sebagian lainnya menolak, sehingga menyulitkan proses evaluasi dan penentuan kebijakan lanjutan.

Namun demikian, pada tahap awal implementasi masih ditemukan kendala berupa ketidakpatuhan sebagian pengguna jalan akibat kurangnya pemahaman terhadap perubahan arah lalu lintas. Kondisi ini menjadi bahan evaluasi bagi Dinas Perhubungan untuk melakukan penyempurnaan kebijakan.

Berdasarkan hal tersebut, dapat dipahami bahwa implementasi uji coba SSA merupakan bentuk kebijakan administrasi negara yang bersifat sementara dan fleksibel. Kebijakan ini tidak dituangkan dalam peraturan perundangan formal, melainkan dalam bentuk peraturan kebijakan (beleidsregel) yang ditujukan untuk mengatasi persoalan konkret di lapangan. Dengan demikian, uji coba SSA dapat dijadikan dasar pertimbangan bagi pemerintah daerah dalam menentukan kebijakan lalu lintas yang bersifat permanen di masa mendatang.

### C. Pembahasan Temuan

Berdasarkan dari hasil penelitian yang dilakukan dengan menggunakan metode wawancara, observasi, dan dokumentasi, maka peneliti menyajikan penjelasan mengenai hasil data yang diperoleh dari lapangan. Berikut ini adalah hasil temuan yang ditemukan di lapangan dan akan dijelaskan sesuai dengan konteks penelitian, berikut beberapa hasil temuan pada saat melaksanakan penlitian yaitu:

#### 1. Kebijakan system satu arah

Hasil penelitian menunjukkan bahwa kebijakan uji coba sistem satu arah (one-way) di Kawasan Kampus – Jalan Jawa Kabupaten Jember tahun 2023–2024 belum ditetapkan oleh Bupati Kabupaten Jember sebagai regulasi formal tingkat kabupaten. Kebijakan ini hanya ditetapkan melalui Surat Edaran Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Jember, yang bersifat

administratif, internal, dan tidak termasuk dalam jenis peraturan perundang-undangan yang mengikat umum.

Walaupun sistem satu arah telah dilaksanakan di lapangan—melibatkan pemasangan rambu sementara, penempatan petugas, sosialisasi publik, dan evaluasi berkala—kebijakan tersebut belum memiliki kekuatan hukum penuh karena belum diatur dalam Peraturan Bupati (Perbup) sebagaimana lazimnya mekanisme rekayasa lalu lintas permanen.

Temuan ini penting karena menyangkut aspek kepastian hukum, akuntabilitas, efektivitas, serta perlindungan hak-hak masyarakat pengguna jalan.

Dalam struktur pembentukan kebijakan daerah, penetapan perubahan arus lalu lintas secara permanen idealnya dituangkan dalam bentuk Peraturan Bupati karena menyangkut pengaturan publik yang sifatnya mengikat umum. Namun dalam kasus ini, kebijakan hanya dituangkan dalam SE yang sifatnya internal dan teknis.

Hal ini ditegaskan dalam wawancara dengan Bapak Catur:

“Kebijakan ini masih tahap uji coba, jadi belum sampai pada penetapan melalui Peraturan Bupati. Jika nanti hasil evaluasi menunjukkan bahwa sistem satu arah efektif dan layak permanen, barulah akan diajukan kepada Bupati untuk diterbitkan Perbup.”<sup>55</sup>

Keterangan tersebut menunjukkan bahwa proses regulasi masih berada dalam tahap teknis Dishub, dan belum mencapai penetapan formal oleh kepala daerah.

---

<sup>55</sup> Catur, diwawancarai oleh penulis, Jember 16 Juli 2025

Dari data yang ditemukan, alasan Bupati belum menetapkan Perbup adalah:

- a. Kebijakan masih bersifat uji coba

Dishub masih mengumpulkan data evaluasi, sehingga belum ada dasar yang kuat untuk mengusulkan regulasi permanen.<sup>56</sup>

Hal ini ditegaskan dalam wawancara dengan Bapak Catur:

“Kebijakan ini masih tahap uji coba, jadi belum sampai pada penetapan melalui Peraturan Bupati. Jika nanti hasil evaluasi menunjukkan bahwa sistem satu arah efektif dan layak permanen, barulah akan diajukan kepada Bupati untuk diterbitkan Perbup.”<sup>57</sup>

- b. Respon masyarakat masih beragam

Respon masyarakat terhadap kebijakan yang diterapkan masih menunjukkan perbedaan pandangan. Sebagian masyarakat memberikan dukungan karena menilai kebijakan tersebut mampu meningkatkan ketertiban dan keselamatan lalu lintas. Namun, di sisi lain terdapat kelompok masyarakat yang menolak atau merasa dirugikan, terutama karena perubahan pola aktivitas dan aksesibilitas. Kondisi ini membuat pemerintah daerah perlu meluangkan waktu untuk menilai tingkat penerimaan publik secara menyeluruh sebelum mengambil keputusan lanjutan.

- c. Pengaruh kepentingan sosial-ekonomi kampus dan pelaku usaha

Kawasan kampus dan sekitarnya merupakan wilayah dengan beragam kepentingan sosial dan ekonomi. Pihak kampus

<sup>56</sup> Ridwan HR, *Hukum Administrasi Negara*, (Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2018), hlm. 115.

<sup>57</sup> Catur, diwawancarai oleh penulis, Jember 16 Juli 2025

berkepentingan pada kelancaran mobilitas mahasiswa dan civitas akademika, sementara pemilik toko dan usaha berharap kebijakan tidak mengurangi arus pelanggan. Di sisi lain, pemilik kos menginginkan akses yang mudah bagi penghuni. Perbedaan kepentingan ini perlu diselaraskan melalui dialog dan koordinasi agar kebijakan yang diambil dapat diterima oleh semua pihak sebelum ditetapkan secara permanen.

d. Perbup membutuhkan proses birokrasi panjang

Penetapan kebijakan dalam bentuk Peraturan Bupati memerlukan tahapan birokrasi yang cukup panjang, mulai dari penyusunan naskah, pembahasan lintas instansi, hingga proses legalisasi. Setiap tahapan membutuhkan waktu dan ketelitian untuk memastikan kebijakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Kondisi ini menyebabkan kebijakan belum dapat segera dipermanenkan meskipun telah diuji coba di lapangan.

1) Implikasi Hukum Belum Ditentukannya Peraturan Bupati

a) Kelemahan Asas Kepastian Hukum

Asas kepastian hukum menuntut sebuah kebijakan:

- (1) memiliki dasar hukum jelas,
- (2) tidak multitafsir,
- (3) mengikat umum,
- (4) Dapat ditegakkan.

Namun SE bukan peraturan perundang-undangan dalam hierarki UU No. 12 Tahun 2011, sehingga:

- a) tidak memiliki daya ikat kepada masyarakat,
- b) tidak dapat menjadi dasar penindakan hukum.

Akibatnya, polisi tidak dapat melakukan tilang bagi pelanggar sistem satu arah.

e. SE hanya mengikat internal, bukan publik

Surat Edaran termasuk beleidsregel (aturan kebijakan) berdasarkan UU 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan.

SE tidak boleh:

- 1) membuat norma baru,
- 2) menambah kewajiban bagi masyarakat.

Sehingga masyarakat tidak dapat dipaksa untuk mematuhi one-way secara penuh.

f. Risiko kebijakan dihentikan sewaktu-waktu

Karena tidak ada Perbup, maka:

- 1) kebijakan bisa dicabut secara cepat oleh dinas,
- 2) tidak ada payung hukum jika terjadi keberatan dari masyarakat,
- 3) potensi keberatan hukum (legal challenge) lebih besar.

g. Implikasi terhadap Aspek Implementasi Kebijakan

- 1) Pelaksanaan di lapangan tidak sepenuhnya optimal

Tanpa dasar hukum kuat:

- a) petugas hanya memberikan imbauan, tidak menindak,

- b) rambu yang dipasang hanya bersifat sementara,
  - c) alokasi anggaran terbatas karena tidak masuk dokumen perencanaan daerah.
- h. Koordinasi lintas instansi sulit dimaksimalkan karena status kebijakan masih uji coba, maka:
- 1) Satlantas tidak melakukan penegakan penuh,
  - 2) Kampus hanya mengikuti imbauan,
  - 3) Pelaku usaha tidak merasa wajib mematuhi.
- Namun koordinasi tetap berjalan, melibatkan:
- 1) Dishub,
  - 2) Satlantas Polres Jember,
  - 3) Kecamatan & Kelurahan,
  - 4) Universitas Jember,
  - 5) Pelaku Usaha,
  - 6) Masyarakat Pengguna Jalan.
- Pelaksanaan uji coba sistem satu arah di Jalan Jawa menunjukkan bahwa kebijakan yang baik harus bersifat adaptif, berbasis evaluasi, dan melibatkan seluruh pihak terkait. Meskipun belum berbentuk peraturan permanen, langkah ini sudah sesuai dengan prinsip good governance, dengan menekankan partisipasi, transparansi, akuntabilitas, dan penyelenggaraan kepentingan umum. Evaluasi dan koordinasi yang berkelanjutan akan menentukan keberhasilan kebijakan ini dalam jangka Panjang.

**2. Dengan adanya uji coba system satu arah pada tahun 2023-2024 masyarakat memiliki kesadaran untuk diberlakukan system satu arah lagi.**

Pelaksanaan uji coba sistem satu arah (one-way) di Kawasan Kampus – Jl. Jawa pada tahun 2023–2024 tidak hanya menjadi eksperimen teknis untuk mengurai kemacetan, tetapi juga memunculkan perubahan persepsi dari masyarakat pengguna jalan. Berdasarkan hasil wawancara, observasi, dan dokumentasi, ditemukan bahwa ada bagian pengguna jalan terutama mahasiswa, warga sekitar, dan pelaku usaha yang menyatakan dukungan terhadap penerapan permanen sistem satu arah, dengan harapan bahwa kebijakan ini dapat menjadi solusi jangka panjang terhadap permasalahan lalu lintas di kawasan tersebut. Temuan ini menunjukkan bahwa kebijakan rekayasa lalu lintas tidak hanya soal aturan teknis, melainkan juga soal legitimas sosial dan penerimaan publik. Pembahasan berikut menggali implikasi, dinamika, tantangan, dan rekomendasi berdasarkan temuan tersebut.

Berdasarkan data wawancara, sejumlah responden mengungkapkan bahwa perubahan arus yang diuji coba membawa dampak positif — antara lain arus kendaraan lebih lancar, waktu tempuh lebih pendek, dan risiko kemacetan berkurang drastis.

Disampaikan langsung oleh bapak Catur:

“Sebagian besar masyarakat mendukung setelah melihat manfaatnya, tapi ada juga yang masih bingung. Koordinasi dengan

kampus dan warga tetap kami lakukan agar semua pihak memahami perubahan arus.”<sup>58</sup>

Warga sekitar pun mengaku lebih nyaman karena jalan lebih tertib, polusi dan kebisingan berkurang, serta kegiatan mobilitas kampus tidak lagi mengganggu kenyamanan hunian. Pemilik ruko dan warung di sepanjang Jl. Jawa, setelah masa adaptasi, melaporkan bahwa meskipun awalnya khawatir akan kehilangan pelanggan, kemudian mereka melihat bahwa pelanggan tetap bisa datang pada jalur yang telah disesuaikan sehingga usaha mereka tidak terlalu terganggu.

Dukungan seperti ini penting karena menunjukkan bahwa bagi sebagian pengguna jalan, kebijakan rekayasa lalu lintas ini telah melewati tahap “ketidakpastian” dan memasuki tahap “penerimaan”.

Masyarakat yang mendukung kebijakan *one-way* tidak hanya diposisikan sebagai objek kebijakan, melainkan sebagai subjek aktif dalam proses kebijakan publik. Dalam konteks ini, masyarakat tidak sekadar menerima keputusan yang telah ditetapkan pemerintah, tetapi turut berperan melalui pemberian masukan, penyesuaian perilaku terhadap perubahan arus lalu lintas, serta partisipasi dalam menjaga ketertiban dan keselamatan bersama. Pola relasi ini mencerminkan prinsip partisipasi dalam kerangka *good governance*, di mana kebijakan publik yang berkualitas tidak hanya disusun berdasarkan pertimbangan teknis dan administratif, tetapi juga melibatkan pengguna jalan serta pemangku

---

<sup>58</sup> Catur, diwawancara penulis, Jember 16 juli 2025.

kepentingan lokal agar kebijakan tersebut relevan dengan kebutuhan lapangan dan berkelanjutan dalam jangka panjang.<sup>59</sup>

Partisipasi masyarakat juga memiliki fungsi strategis dalam membangun legitimasi sosial kebijakan. Ketika kebijakan lalu lintas seperti sistem satu arah mendapatkan dukungan dari kelompok terdampak langsung, seperti mahasiswa, warga sekitar, dan pelaku usaha, maka potensi resistensi atau penolakan di masa depan dapat diminimalkan. Legitimasi sosial ini penting karena kebijakan publik tidak hanya bergantung pada kekuatan hukum formal, tetapi juga pada penerimaan sosial. Kebijakan yang dipersepsikan adil dan bermanfaat cenderung lebih stabil serta lebih mudah diimplementasikan secara konsisten dalam jangka panjang.<sup>60</sup>

Lebih jauh, dukungan masyarakat terhadap sistem satu arah tidak dapat dipahami sekadar sebagai preferensi, melainkan sebagai faktor yang memperkuat efektivitas kebijakan itu sendiri. Efektivitas kebijakan lalu lintas sangat dipengaruhi oleh tingkat kepatuhan dan kedisiplinan pengguna jalan, bukan semata oleh keberadaan rambu, marka, atau petugas. Ketika mayoritas pengguna jalan memiliki kesadaran dan kemauan untuk mematuhi perubahan arus, maka tujuan kebijakan—seperti peningkatan kelancaran lalu lintas, penurunan kemacetan, peningkatan keselamatan jalan, serta pengurangan polusi akan lebih mudah tercapai.

---

<sup>59</sup> United Nations Development Programme (UNDP), *Governance for Sustainable Human Development* (New York: UNDP, 2021), 23–25

<sup>60</sup> Merilee S. Grindle, *Politics and Policy Implementation in the Third World* (Princeton: Princeton University Press, 2024), 6–9

Dalam konteks uji coba sistem satu arah di Jl. Jawa, data observasi menunjukkan bahwa pada jam sibuk arus lalu lintas menjadi jauh lebih lancar dibandingkan kondisi sebelum uji coba. Kondisi ini berkorelasi dengan pengakuan pengguna jalan yang menyatakan telah menyesuaikan diri dengan pola arus baru, sehingga interaksi lalu lintas berlangsung lebih tertib dan efisien.

Dengan demikian, kesadaran dan penerimaan publik bukan sekadar *output* dari kebijakan, melainkan juga merupakan *input* penting bagi keberhasilan implementasi. Kebijakan lalu lintas yang efektif pada akhirnya merupakan hasil dari interaksi antara desain kebijakan yang tepat, kapasitas institusional pemerintah, serta partisipasi dan kepatuhan masyarakat sebagai aktor utama di ruang publik.

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI  
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ  
J E M B E R

## **BAB V**

### **KESIMPULAN**

#### **A. Kesimpulan**

##### **1. Efektivitas uji coba sistem satu arah**

hasil observasi lapangan, wawancara, dan kuesioner, uji coba sistem satu arah di Kawasan Kampus Jalan Jawa tahun 2023–2024 terbukti efektif dalam mengurangi kemacetan, meningkatkan kelancaran arus lalu lintas, serta meningkatkan keselamatan pengguna jalan. Indikator teknis seperti volume kendaraan menurun dari rata-rata 2.150 smp/jam menjadi 1.780 smp/jam pada jam sibuk pagi, kecepatan rata-rata meningkat dari 18,5 km/jam menjadi 27,3 km/jam, dan derajat kejemuhan menurun dari 0,89 menjadi 0,68. Selain itu, 70 persen responden menyatakan kebijakan ini efektif atau sangat efektif, yang menunjukkan adanya dampak positif bagi persepsi pengguna jalan. Meskipun demikian, penerapan sistem satu arah tidak dapat dijalankan permanen karena keterbatasan sumber daya manusia Dinas Perhubungan untuk pengawasan rutin. Hal ini menunjukkan bahwa keberhasilan kebijakan publik tidak hanya bergantung pada efektivitas teknis, tetapi juga kesiapan institusi pelaksana.

##### **2. Proses Pembentukan Kebijakan Uji Coba Sistem Satu Arah**

Pembentukan peraturan kebijakan uji coba sistem satu arah dilakukan melalui empat tahap utama, yakni perencanaan, penyusunan, pembahasan, dan penetapan serta mekanisme pelaksanaan. Proses perencanaan dimulai dengan identifikasi masalah kemacetan dan potensi

konflik lalu lintas, serta pertimbangan alternatif solusi sebelum dipilih sistem satu arah. Tahap penyusunan melibatkan transformasi rencana teknis menjadi draf peraturan formal berupa SK Kepala Dinas, dengan rujukan pada peraturan daerah dan peraturan bupati yang relevan. Tahap pembahasan dilakukan melalui FGD lintas bidang untuk mengevaluasi berbagai skenario rekayasa dan merumuskan pasal pengecualian. Tahap penetapan mencakup penjadwalan uji coba, pemasangan rambu sementara, evaluasi lapangan, serta sosialisasi kebijakan kepada masyarakat dan pihak kampus. Seluruh tahapan menunjukkan mekanisme pembentukan kebijakan yang sistematis, partisipatif, dan berbasis bukti.

### 3. Implementasi Kebijakan Uji Coba Sistem Satu Arah oleh Dinas Perhubungan

Pelaksanaan uji coba sistem satu arah menunjukkan penerapan prinsip good governance, termasuk asas kepastian hukum, partisipasi, transparansi, kolaborasi, akuntabilitas, dan penyelenggaraan kepentingan umum. Meskipun kebijakan masih bersifat uji coba melalui Surat Edaran dan belum berbentuk Peraturan Bupati, masyarakat mulai beradaptasi dan sebagian mendukung penerapan permanen karena arus lalu lintas lebih lancar, waktu tempuh lebih singkat, serta polusi dan kebisingan berkurang. Kendala yang muncul meliputi keterbatasan sosialisasi, kondisi teknis lapangan, adaptasi perilaku masyarakat, koordinasi lintas instansi, dan evaluasi data yang belum lengkap. Dukungan masyarakat menegaskan pentingnya legitimasi sosial, partisipasi pengguna jalan, dan evaluasi

berkelanjutan untuk memastikan efektivitas dan keberlanjutan kebijakan satu arah di Kawasan Kampus – Jalan Jawa.

### **B. Saran.**

Dinas Perhubungan Kabupaten Jember disarankan untuk mempercepat proses evaluasi uji coba sistem satu arah di Kawasan Kampus – Jalan Jawa agar kebijakan ini dapat dijadikan permanen melalui Peraturan Bupati. Proses sosialisasi perlu diperluas dengan memanfaatkan berbagai media komunikasi, termasuk media sosial, spanduk, dan pertemuan langsung dengan pihak kampus, pelaku usaha, serta masyarakat pengguna jalan. Selain itu, koordinasi lintas instansi harus lebih intensif untuk menjamin kelancaran implementasi, mengantisipasi kendala teknis, dan memastikan kepatuhan pengguna jalan terhadap perubahan arus lalu lintas.

Masyarakat, pihak kampus, dan pelaku usaha dianjurkan tetap berpartisipasi aktif dalam memberikan masukan terkait dampak sosial, ekonomi, dan kelancaran arus lalu lintas. Evaluasi berkala perlu dilakukan untuk mengidentifikasi hambatan dan menyesuaikan kebijakan dengan kebutuhan di lapangan. Dengan penerapan saran tersebut, uji coba sistem satu arah tidak hanya menjadi solusi teknis mengurai kemacetan, tetapi juga dapat diterima secara sosial, efektif, dan berkelanjutan bagi seluruh pihak yang terdampak.

## DAFTAR PUSTAKA

**Buku:**

- Atmosudirjo, Prauji. Hukum Administrasi. Jakarta: Ghalia Indonesia, 1983.
- Bachtiar. Metode Penelitian Hukum. Banten: Unpam Press, 2018.
- Bahri, Teuku Saiful. Hukum Tata Negara dan Hukum Administrasi Negara Dalam Tataran Reformasi Indonesia. Sleman: Deepublish, 2018.
- Davis, Keith & William B. Werther. Human Resources Management. New York: McGraw-Hill, 1981.
- Eviany, Eva. Perlindungan Masyarakat: Penyelenggaraan Ketenteraman, Ketertiban Umum, dan Manajemen Kebencanaan. Makassar: PT Nas Media Indonesia, 2023.
- Gunawan, Imam. Metode Penelitian Kualitatif. Jakarta: PT Bumi Perkasa, 2013.
- Indroharto. Asas-Asas Umum Pemerintahan yang Baik. Bandung: Citra Aditya Bakti, 1994.
- Jamaludin, Adon Nasrullah. Sosiologi Perkotaan. Bandung: Pustaka Setia, 2017.
- Komaruddin. Manajemen Berdasarkan Sasaran. Jakarta: Bumi Aksara, 1999.
- Marzuki, Peter Mahmud. Metode Penelitian Hukum. Jakarta: Kencana, 2005.
- Muhaimin. Metode Penelitian Hukum. Mataram: Mataram University Press, 2020.
- Nasution, Abdul Fatah. Metode Penelitian Kualitatif. Bandung: CV Harfa Creative, 2023.
- Nugroho, Sigit Sapto. Metodologi Riset Hukum. Surakarta: Oase Pustaka, 2020.
- Poernomo, Freddy. Hukum Administrasi. Jakarta: Sinar Grafika, 2019.
- Robbins, Stephen P. Teori Organisasi: Struktur, Desain, dan Aplikasi. Jakarta: Arcan, 2002.
- Sari, Eliana. Pertumbuhan dan Efektivitas Organisasi. Jakarta: Jayabaya University Press, 2007.
- Siagian, S. P. Organisasi Kepemimpinan dan Perilaku Administrasi. Jakarta: Gunung Agung Press, 1995.
- Siswanto Sunarmo. Hukum Pemerintahan Daerah di Indonesia. Jakarta: Sinar

- Grafika, 2014.
- Slamet, Margono. Mencintai Ketertiban. Semarang: Alprin, 2019.
- Solikin, Nur. Pengantar Metodologi Penelitian Hukum. Pasuruan: CV Qiara Media, 2021.
- Sudrajat, Achmad Sodik. Hukum Administrasi Negara dan Kebijakan Layanan Publik. Bandung: Nuansa Cendekia, 2009.
- Suharsimi Arikunto. Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktik. Jakarta: Rineka Cipta, 2013.
- Triatna, Komariah, Aan, & Ceoi. Visionary Leadership Menuju Efektif. Jakarta: Bumi Aksara, 2005.
- Wardiah, Mia Lasmi. Teori Perilaku dan Budaya Organisasi. Bandung: Pustaka Setia, 2016.
- Wijaya, Dedy Kusuma. Metode Penelitian Kualitatif. Malang: Unisma Press, 2022.

### **Jurnal:**

- Adhi, Asmara. "Pak Ogah dan Kegagalan Representasi Politik Kaum Pinggiran di Kota Yogyakarta." *Jurnal Administrasi Pemerintahan Desa* 3(2), 2022.
- Akhir, Muhammad. "Persepsi Masyarakat Terhadap Eksistensi Pak Ogah." *Jurnal Equilibrium Pendidikan Sosiologi* 3(2), 2017.
- Adityo, Rayno D. "Supeltas dalam Tinjauan Asas Kepastian Hukum." Ajudikasi: *Jurnal Ilmu Hukum* 8(1), 2024.
- Khomsiyah, Habibatul & Adi Cilik Pierewan. "Strategi Bertahan Hidup Sukarelawan Lalu Lintas Jalan (Pak Ogah)." *E-Societas* 6(1), 2017.
- Lukra, Imra Atul Husna & Fitri Eriyanti. "Efektivitas Penertiban Aksi Pak Ogah di Jalan Raya oleh Satpol PP Kota Padang." *Journal of Multidisciplinary Research and Development* 1(3), 2019.
- Mukti, Tarzet Prasetyo & Ahmad Sholikhin Ruslie. "Status Hukum Jasa Penyebrangan Ditinjau dari Peraturan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan." *Journal Evidence of Law* 3(1), 2024.
- Nursalam & Muhammad Akhir. "Persepsi Masyarakat Terhadap Eksistensi Pak Ogah." *Jurnal Equilibrium Pendidikan Sosiologi* 3(2), 2017.

**Skripsi:**

Azahari, Dhiya Fithiyani. Pengaruh Sukarelawan Pengatur Lalu Lintas (Pak Ogah) Terhadap Kemacetan Pergerakan Skala. UIN Alauddin Makassar, 2019.

Faradila, Chairin. Peran Dinas Perhubungan Dalam Mengatasi Aksi Tenaga Sukarela Pelintas Jalan (Pak Ogah) di Kota Pekanbaru. 2024.

Iwan. Responsivitas Kepolisian Atas Keterlibatan Tenaga Sukarela Pelintas Jalan “Pak Ogah” Dalam Pengaturan Lalu Lintas di Kota Makassar. Universitas Muhammadiyah Makassar, 2017.

Suhardyanto, May. Fenomena Pekerja Anak Sebagai “Pak Ogah”. UIN Syarif Hidayatullah Jakarta, 2016.

Wijanarko, Faisal. Tindakan Pak Ogah Dalam Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas di Kota Palembang. Universitas Sriwijaya, 2020

**Peraturan Perundang-undangan:**

Sekretariat Negara Republik Indoensia Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Sekretariat Negara Republik Indoensia Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Sekretariat Negara Republik Indoensia Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.

Sekretariat Negara Republik Indoensia Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan.

Sekretariat Negara Republik Indoensia Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 2018 tentang Satuan Polisi Pamong Praja.

Sekretariat Negara Republik Indoensia Peraturan Bupati Jember Nomor 4 Tahun 2022 tentang Tugas dan Fungsi Satpol PP.

Sekretariat Negara Republik Indoensia Peraturan Bupati Jember Nomor 24 Tahun 2023 tentang Tugas dan Fungsi Dinas Perhubungan.

## **PEDOMAN WAWANCARA**

**Dinas Perhubungan.**

### **A. Proses Pembentukan Kebijakan**

1. Apa latar belakang diterapkannya uji coba sistem satu arah di Jalan Jawa?
2. Bagaimana tahapan perencanaan, penyusunan, pembahasan, dan penetapan kebijakan ini dilakukan?
3. Bagaimana koordinasi antara bidang di Dishub dan instansi terkait dalam proses pembentukan kebijakan?

### **B. Pelaksanaan dan Implementasi**

1. Bagaimana mekanisme pelaksanaan uji coba sistem satu arah di lapangan?
2. Dasar hukum apa yang digunakan untuk pelaksanaan kebijakan ini?
3. Bagaimana sosialisasi kebijakan dilakukan kepada masyarakat, pihak kampus, dan pelaku usaha?

### **C. Kendala dan Tantangan**

1. Apa kendala teknis maupun non-teknis yang ditemui selama pelaksanaan uji coba?
2. Bagaimana tanggapan masyarakat, mahasiswa, dan pelaku usaha terhadap kebijakan ini?
3. Bagaimana koordinasi lintas instansi dilakukan untuk mengatasi kendala yang muncul?

### **D. Evaluasi dan Harapan**

1. Bagaimana mekanisme evaluasi uji coba sistem satu arah dilakukan?
2. Apakah ada rencana untuk menjadikan sistem satu arah sebagai kebijakan permanen?
3. Apa saran atau rekomendasi dari Bapak/Ibu untuk meningkatkan efektivitas kebijakan ini?

## **SURAT IZIN PENELITIAN**



KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA  
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI  
KIAI HAJI ACHMAD SIDDIQ JEMBER  
FAKULTAS SYARIAH

Jl. Mataram No. 1 Mangli, Jember, Kode Pos 68136 Telp. (0331) 487550 Fax (0331) 427005.  
e-mail : [syariat@uinkhas.ac.id](mailto:syariat@uinkhas.ac.id) Website : [www.fsyarah.uinkhas.ac.id](http://www.fsyarah.uinkhas.ac.id)



No : B-2169/Un.22/D.2/KM.00.10.C/05/ 2025 27 Mei 2025  
Sifat : Biasa  
Lampiran : -  
Hal : Permohonan Izin Penelitian Lapangan

Yth. : Kepala Badan Kesatuan Bangsa dan Politik Kabupaten Jember.  
Di  
Tempat

Diberitahukan dengan hormat bahwa untuk penyelesaian Program Sarjana Strata Satu di Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Kiai Haji Achmad Siddiq Jember, mohon berkenan kepada Bapak/Ibu pimpinan untuk memberikan izin kegiatan penelitian lapangan kepada mahasiswa berikut :

Nama : Anisah  
NIM : 214102030039  
Semester : 8  
Prodi : Hukum Tata Negara  
Judul Skripsi : KEWENANGAN DINAS PERHUBUNGAN KABUPATEN JEMBER DALAM PERATURAN KEBIJAKAN SISTEM SATU ARAH DI KAWASAN KAMPUS – JL JAWA TAHUN 2023 – 2024

Demikian surat permohonan ini, atas perhatian dan kerjasamanya, disampaikan terimakasih.

Dekan

Wildani Hefni



## SURAT SELESAI PENELITIAN



J-KREP - JEMBER KESSANGPOL REKOMENDASI PENELITIAN - BAKESBANGPOL - KABUPATEN JEMBER

### PEMERINTAH KABUPATEN JEMBER BADAN KESATUAN BANGSA DAN POLITIK

Jalan Letjen S Parman No. 89 Telp. 337853 Jember

Kepada  
Yth. Sdr. Kepala Dinas Perhubungan  
Kabupaten Jember  
di -  
Jember

#### SURAT REKOMENDASI

Nomor : 074/1923/415/2025

#### Tentang PENELITIAN

Dasar	: 1. Permendagri RI Nomor 7 Tahun 2014 tentang Perubahan atas Permendagri RI Nomor 64 Tahun 2011 tentang Pedoman Penerbitan Rekomendasi Penelitian 2. Peraturan Bupati Jember No. 46 Tahun 2014 tentang Pedoman Penerbitan Surat Rekomendasi Penelitian Kabupaten Jember
Memperhatikan	: Surat Universitas Islam Negeri Kiai Haji Achmad Siddiq Jember, 27 Mei 2025, Nomor: 2161, Perihal: Permohonan Izin Penelitian Lapangan

#### MEREKOMENDASIKAN

lama	: Anisah
IM	: 214102030039
after Tim	: -
instansi	: Universitas Islam Negeri Kiai Haji Achmad Siddiq Jember / SYARIAH / HUKUM TATA NEGARA
amat	: Jl. Mataram No. 1 Mangli, Jember.
perluhan	: Melaksanakan kegiatan penelitian dengan judul/terkait Melaksanakan kegiatan penelitian terkait dengan judul "KEWENANGAN DINAS PERHUBUNGAN KABUPATEN JEMBER DALAM PERATURAN KEBIJAKAN SISTEM SATU ARAH DI KAWASAN KAMPUS – JL JAWA TAHUN 2023 – 2024 "
okasi	: Kantor Dinas Perhubungan Kabupaten Jember
Waktu Kegiatan	: 09 Juni 2025 s/d 09 Juli 2025

Jika bapak/tidak bertentangan dengan kewenangan dan ketentuan yang berlaku, diharapkan Saudara memberi bantuan tempat dan atau data seperlunya untuk kegiatan dimaksud.

Kegiatan dimaksud benar-benar untuk kepentingan Pendidikan.

Tidak dibenarkan melakukan aktivitas politik.

Apabila situasi dan kondisi wilayah tidak memungkinkan akan dilakukan penghentian kegiatan.

Demikian atas perhatian dan kerjasamanya disampaikan terimakasih.

Ditetapkan di : Jember

Tanggal : 03 Juni 2025

SEKRETARIS BAKESBANG DAN POLITIK  
KABUPATEN JEMBER

Ditandatangani secara elektronik



j-krep.jemberkab.go.id

DENDHY RADIANT, S.STP  
PENATA TK. I  
NIP. 19811220 200012 1 001

## DOKUMENTASI



Wawancara bapak catur, dinas perhubungan, 11.00 WIB, 14 Oktober 2025



Wawancara Mahasiswa Poli Teknik Jember, 13.00 Wib, 25 Desember 2025



Wawancara Pedagang Es Kopi Keliling, 14.00 WIB, 25 Desember 2025



Wawancara Karyawan Notaris, 14.00 WIB, 13 Januari 2025



## **SURAT PERNYATAAN KEASLIAN TULISAN**

### **PERNYATAAN KEASLIAN TULISAN**

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Anisah  
Nim : 214102030039  
Program Studi : Hukum Tata Negara  
Fakultas : Syariah  
Institusi : Universitas Islam Negeri  
Kiai Haji Achmad Shiddiq Jember

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa dalam hasil penelitian ini tidak terdapat unsur-unsur penjiplakan karya penelitian atau karya ilmiah yang pernah dilakukan atau dibuat orang lain, kecuali yang secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebutkan dalam sumber kutipan dan daftar Pustaka.

Apabila di kemudian hari ternyata hasil penelitian ini terbukti terdapat unsur-unsur penjiplakan dan ada klaim dari pihak lain, maka saya bersedia untuk di proses sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya dan tanpa paksaan dari siapapun.

J E M B E R  
Jember, 27 November 2025  
Saya menyatakan,



## **BIODATA PENULIS**



Nama	:	Anisah
Tempat/Tanggal Lahir	:	Jember, 10 Juni 2003
Jenis Kelamin	:	Perempuan
Agama	:	Islam
NIM	:	214102030039
Fakultas	:	Syari'ah
Jurusan/Prodi	:	Hukum Tata Negara
Alamat Asal	:	Jl. Pb Sudirman patemon Tanggul
No HP	:	082337397359
Email	:	<a href="mailto:mfanisa8@gmail.com">mfanisa8@gmail.com</a>

### Riwayat Pendidikan

MI Nurul Azhar	(2009-2015)
MTS Bustanul Ulum	(2015-2018)
MA Bustanul Ulum	(2018-2021)
UIN KH. Haji Achmad Siddiq Jember	(2021-2025)