

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan penelitian kualitatif mengenai Perda Kota Bogor No. 8 Tahun 2023 tentang Transportasi, implementasinya telah berhasil meningkatkan performa teknis lalu lintas meskipun ada keterbatasan dari segi struktur dan operasional. Penerapan sistem satu arah di jalur Pajajaran-Merdeka mampu menurunkan Derajat Kesusakan, mempercepat laju kendaraan dari 10 km/jam menjadi 17 km/jam, serta mempersingkat waktu perjalanan dari 45 menit menjadi 25-30 menit. Tingkat kecelakaan di Kebun Raya Bogor berkurang sebesar 30%, yang menunjukkan keberhasilan dalam pengaturan lalu lintas dan keselamatan di jalan. Tujuan dan teori sebab-akibat dari Perda terlihat pada aspek teknis dari sistem satu arah, tetapi alat untuk mengurangi angkutan kota kurang efektif meskipun dari segi administratif telah dilaksanakan. Sasaran kebijakan yang meliputi sopir angkot dan pengguna jalan beragam: mendukung kelancaran tetapi mengeluhkan dampak ekonomi; terhambat oleh infrastruktur, dana, dan koordinasi antar sektor.

Pilar tujuan dan instrumen yang paling berhasil dicapai melalui sistem satu arah, sementara kapasitas pelaksana, komunikasi dan koordinasi, serta kondisi eksternal kurang memadai disebabkan oleh jalan yang sempit, pengawasan yang minim, kurangnya sinergi dari provinsi, dan pertumbuhan kendaraan pribadi yang pesat. Perda No. 8/2023 tentang Transportasi mencerminkan bahwa secara konseptual, kebijakan ini telah memenuhi lima elemen dari kebijakan publik yang disampaikan oleh Thomas A. Birkland, terutama dalam hal tujuan dan alatnya. Namun, saat dilaksanakan, masih dihadapkan pada berbagai masalah seperti keterbatasan kapasitas, dampak sosial-ekonomi, serta efektivitas yang berjangka panjang.

Dari sudut pandang *Maqāṣid Syar'īyyah* yang dilakukan oleh Imam Asy-Syaithibi, pelaksanaan Perda No.8 Tahun 2023 telah memenuhi *maqṣad ḍarūriyyah* mengenai perlindungan jiwa (*ḥifẓ an-nafs*) yang tercermin dari penurunan angka kecelakaan dan meningkatnya keselamatan berlalu lintas. Aspek *al-ḥājīyyāt* (kenyamanan) menunjukkan hasil yang cukup baik sejalan dengan pengurangan

waktu tempuh, namun masih terganggu oleh beban ekonomi yang dirasakan oleh supir angkutan kota. Sementara itu, aspek *aṭ-tahsīniyyāt* (penyempurnaan dan keberlanjutan sistem) belum optimal tercapai karena terbatasnya pengembangan transportasi massal seperti BRT Trans Pakuan. Meskipun demikian, kebijakan ini belum sepenuhnya mencapai tingkat *aṭ-tahsīniyyāt* karena masih memerlukan penguatan terhadap visi transportasi yang berkelanjutan dan terintegrasi.

B. Saran

Berdasarkan hasil yang diperoleh, peneliti memberikan beberapa rekomendasi sebagai berikut. Disarankan Pemerintah Kota Bogor melakukan perbaikan dan penyempurnaan terhadap Peraturan Daerah Nomor 8 Tahun 2023 tentang Transportasi, dengan mengatur lebih jelas mengenai pengembangan sistem transportasi massal, terutama dalam hal *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Pakuan. Diharapkan, integrasi BRT sebagai tulang punggung transportasi publik dapat mengurangi ketergantungan pada transportasi kota yang konvensional dan kendaraan pribadi. Ada kebutuhan untuk meningkatkan kapasitas pelaksanaan kebijakan melalui penguatan sumber daya manusia, penambahan jumlah personel pengawas lalu lintas, serta peningkatan alokasi anggaran untuk transportasi. Pemerintah Kota Bogor harus juga memperkuat koordinasi antar sektor dengan pihak provinsi, kepolisian, dan instansi lainnya agar pelaksanaan kebijakan dapat berjalan lebih sinergis dan efisien. Untuk memperbaiki penerimaan masyarakat dan keberlangsungan kebijakan, disarankan kepada pemerintah untuk memberikan skema insentif ekonomi bagi pengemudi angkutan kota, seperti subsidi bahan bakar, program konversi untuk kendaraan ramah lingkungan, atau transisi menjadi pengemudi BRT. Langkah ini sangat penting agar kebijakan penataan lalu lintas tidak berdampak negatif secara sosial dan ekonomi terhadap kelompok tertentu.

Pemerintah Kota Bogor dianjurkan untuk meningkatkan kemampuan pelaksanaan kebijakan dengan cara memperbaiki koordinasi, pengawasan, dan pengembangan infrastruktur yang mendukung. Hal ini juga termasuk menyediakan kebijakan transisi yang lebih fleksibel untuk kelompok yang terkena dampak, sehingga pelaksanaan dapat berlangsung lebih dan mengurangi perlawanan dari masyarakat. Di samping itu, sangat penting untuk menyusun rencana transportasi

jangka panjang yang terintegrasi dan berkelanjutan, untuk memastikan bahwa kebijakan tidak hanya berjalan baik dalam jangka pendek, tetapi juga dapat memenuhi kepentingan publik secara menyeluruh.

Sosialisasi kebijakan harus dilakukan secara lebih luas dan berkelanjutan dengan memanfaatkan platform digital, seperti aplikasi untuk pengaduan dan informasi publik, serta melibatkan partisipasi masyarakat secara aktif. Sosialisasi yang efektif akan meningkatkan kepatuhan pengguna jalan dan memperkuat legitimasi kebijakan transportasi yang ada. Dengan demikian, BAB V ini diharapkan dapat menjadi kesimpulan yang menegaskan kontribusi akademik dari penelitian ini serta memberikan rekomendasi kebijakan yang relevan dan dapat diterapkan untuk pengembangan sistem transportasi kota bogor di masa depan.



UINSSC

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SIBER
SYEKH NURJATI CIREBON