

ANALISIS KEBIJAKAN TRANSPORTASI DENGAN MENGGUNAKAN METODE ANALYTIC HIERARCHY PROCESS (AHP)

Study Kasus : Angkutan Umum di Kota Serang

Sirajuddin, Nurul Ummi, Putro Ferro Ferdinant

Jurusan Teknik Industri Fakultas Teknik Untirta

Jl. Jenderal Sudirman KM.3 Kota Cilegon

sirajd_udin@yahoo.com, t_ummi@yahoo.co.id, oom_pheo@yahoo.com

ABSTRAK

Permasalahan Transportasi khususnya transportasi darat di kota-kota besar di Indonesia selalu saja menyisahkan masalah. Kemacetan ada dimana-mana, tingginya angka kecelakaan kendaraan bermotor, ditambah lagi polusi udara yang semakin tinggi. Dalam penelitian ini, peneliti mencoba untuk menganalisis penyebab terjadinya kemacetan lalu lintas di Kota Serang dan mencoba untuk memberikan alternatif kebijakan yang dapat diambil oleh Pemerintah Daerah Kota Serang dalam memecahkan persoalan transportasi di Kota Serang. Dalam proses pengolahan data dan analisis pemecahan masalah, peneliti menggunakan metode *analitic hirarcy process* dengan alat bantu software *expert choice 11*. Metode ini digunakan untuk mencari prioritas masalah dan prioritas kebijakan yang dapat diambil oleh pemerintah dalam memecahkan persoalan transportasi di Kota Serang. Dari hasil olahan AHP, didapatkan bahwa Sumber utama dari kepadatan dan kemacetan lalu lintas di Kota Serang adalah masih terbatasnya Sarana dan Prasarana Lalu lintas di Kota Serang. Kendala utama kemacetan di Kota Serang dari faktor terbatasnya sarana dan prasarana adalah sumber keuangan daerah yang terbatas. Prioritas utama untuk mengatasi persoalan transportasi dan kemacetan di Kota Serang adalah Peningkatan Sarana dan Prasarana Lalu Lintas dengan nilai 0,224, penataan kawasan penting dengan nilai 0,185, pengaturan trayek/penggantian moda dengan nilai 0,171, penegakan disiplin dengan nilai 0,164, transportasi massal/bussway dengan nilai 0,153, dan kerjasama dengan Pemerintah Kabupaten Serang dengan nilai 0,103.

Kata Kunci : Transportasi Kota Serang, AHP Kota Serang

ABSTRACT

Transportation issues, especially land transport in the big cities in Indonesia always have problems. Traffic jam is everywhere, the high number of motor vehicle accidents, plus the higher air pollution. In this study, researchers tried to analysis the causes of traffic jam in the City of Serang and try to provide an alternative policy that can be taken by the Local Government Kota Serang especially to solve of transportation problems in the City of Serang. In the process of data processing and analysis of problem solving, researchers used a method analitic hirarcy process with software expert choice 11. This method is used to find the priority problem and policy priorities that can be taken by the government in solving transportation problems in the City Serang. From the results of AHP processed, it was found that the main source of density and traffic jam in the city of Serang is still limited facilities and infrastructure in the City of Serang. The main obstacle traffic jams in the City of Serang from the factors limited facilities and infrastructure are limited sources of local finance. whereas, the main priority to overcome the transport problems and traffic jams is Increased of Traffic Infrastructures with the value 0.224, the arrangement of critical areas with a value of 0.185, setting routes / replacement moda transportation with a value of 0.171, enforcement of traffic discipline with the value 0.164, mass transportation/bussway with a value 0.153, and collaboration with District Government of Serang with a value of 0.103.

Keyword : AHP Kota Serang, Transportation in Serang

1. PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Transportasi sebagai sarana alat angkut, media penghubung dalam menggerakkan aktifitas pemindahan barang dan manusia telah menjadi motor penggerak roda perekonomian nasional. Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang dan barang dari dan ke seluruh pelosok tanah air. Keberagaman dan karakteristik masyarakat menjadikan masalah transportasi menjadi suatu masalah yang krusial bagi para pemangku jabatan di pemerintahan. Perencanaan yang tepat dan cermat dalam membuat suatu kebijakan menjadi suatu langkah awal yang dibutuhkan dalam mengatasi masalah transportasi. Permasalahan transportasi pada dasarnya adalah terjadinya ketidak efisienan sistem transportasi yang disebabkan oleh tidak adanya integrasi yang baik antara sub-sistemnya. Permasalahan Transportasi khususnya transportasi darat di kota-kota besar di Indonesia selalu saja menyisahkan masalah. Kemacetan ada dimana-mana, tingginya angka kecelakaan kendaraan bermotor, ditambah lagi polusi udara yang semakin tinggi. Bahkan Pemerintah dalam mengelolah kelancaran transportasi ini tetap mengalami kesulitan, meskipun UU No. 14 Tahun 1992 telah direvisi menjadi UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan yang mengatur dengan tegas tentang Integrasi pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Persoalan transportasi khususnya di daerah perkotaan khususnya di Kota Serang memang terus menjadi polemik dan terus menjadi sorotan publik. Pemerintah sebagai regulator dan sekaligus operator harus terus berkreasi dalam mengelolah persoalan transportasi ini secara integralistik. Pertambahan penduduk akibat urbanisasi, Angka kelahiran dan pergerakan ekonomi yang semakin meningkat akan memicu tingginya tingkat pertumbuhan transportasi. Pemerintah sudah selayaknya berpikir secara strategis dalam memberikan solusi agar pergerakan ekonomi tetap lancar, aman, dan efisien bagi masyarakat.

Persoalan transportasi yang sangat kompleks selain di kota-kota besar juga terjadi di kota penyangga yang biasanya berada dipinggiran kota besar seperti di kota Cilegon yang merupakan pusat industri. Bahkan kota disekitar kota utama atau kota yang lebih besar biasanya lebih kompleks dibanding kota utamanya. Di Kota Serang, Persoalan yang lebih rumit yang dihadapi oleh pemerintah kota Serang terjadi karena beberapa hal, antara lain; jumlah total kendaraan yang berada di Kota Serang mulai dari sepeda motor hingga angkutan barang memiliki kecenderungan mengalami peningkatan setiap tahunnya. Kondisi ini menyebabkan kepadatan yang sering kali menyebabkan kemacetan, terlebih pada jam-jam tertentu terutama pada pagi dan petang hari. Penduduk yang bermukim di Kota Serang adalah merupakan pekerja yang melakukan aktivitasnya di kota Serang dan Industri yang ada di Sekitar Kota Serang yaitu di Kota Cilegon yang pada waktu-waktu tertentu berpindah secara bersama-sama bergerak kearah Cilegon.

Selain itu, sejumlah kawasan industri dan sarana produksi yang merupakan penunjang kehidupan kota Serang menjadi permasalahan tersendiri. Hal ini menjadi perhatian serius pemerintah dalam hal menangani kemacetan, karena menjadi penyebab beberapa permasalahan lainnya. Persoalan Kepadatan lalu lintas dan kemacetan merupakan bukti bergeraknya ekonomi di Kota Serang. Mobilitas ekonomi akan terus tumbuh bila ditunjang dengan sarana transportasi yang memadai, selamat, aman, lancar, cepat dan nyaman. oleh karena itu, dalam rangka menjaga stabilitas dan kelancaran roda perkonomian tersebut, persoalan kemacetan lalu lintas harus cepat teratasi. Hal lain yang juga tidak dapat diabaikan dalam perencanaan adalah tingkat kepadatan penduduk dan konsep tata ruang yang berkelanjutan. Permasalahan kemacetan lalu lintas di Kota Serang yang sulit diprediksi, mengakibatkan perjalanan di Kota Serang menjadi tidak nyaman. Kota Serang merupakan salah satu wilayah penghubung utama ke arah ibu kota Jakarta dan telah menjadi alternatif pilihan tempat tinggal bagi penduduk yang beraktivitas baik di kota Serang sendiri maupun di Kota Cilegon. oleh karena itu, diperlukan kebijakan yang komprehensif sehingga penduduk yang berdomisili di kota Serang dapat melakukan aktifitas ekonomi dengan baik, lancar, nyaman tanpa kemacetan lalu lintas.

1.2. Tujuan Penelitian

- a. Sejalan dengan rumusan masalah penelitian, maka tujuan penelitian ini adalah untuk :
- b. Menguraikan penyebab tingkat kepadatan lalu lintas dan kemacetan lalu lintas di Kota Serang.
- c. Menganalisis Kebijakan Pemerintah Kota Serang dalam menghadapi persoalan Transportasi dan kemacetan lalu lintas di Kota Serang.
- d. Menemukan Konsep kebijakan yang seharusnya diambil oleh Pemerintah Kota Serang dalam mengatasi persoalan lalu lintas di Kota Serang.

1.3 Batasan Penelitian

Batasan masalah dibuat agar pembahasan masalah dalam penelitian ini tidak meluas dan untuk mendapatkan hasil yang sesuai dengan tujuan yang ditetapkan. Adapun batasan masalah dalam penelitian ini, diantaranya :

- Penelitian ini dilakukan Kota Serang
- Peneliti hanya melakukan kajian mengenai Transportasi Umum yang ada di Kota Serang.
- Peneliti menggunakan Software AHP Expert Choice 11 sebagai alat untuk menganalisa permasalahan.

2. KAJIAN PUSTAKA

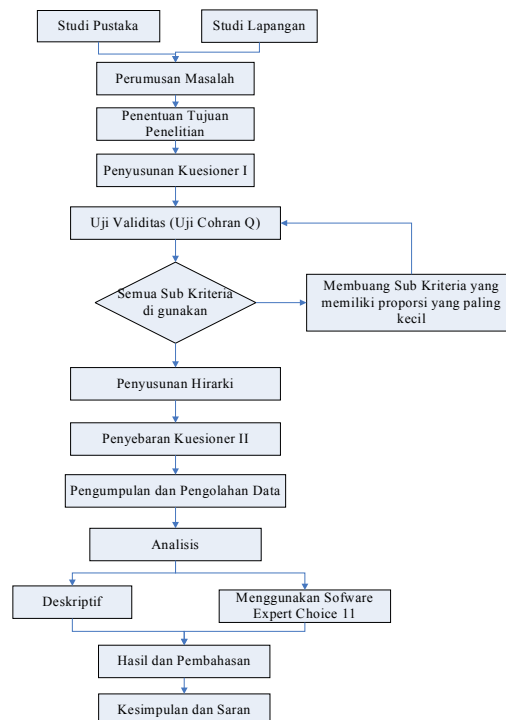
Pengolahan data menggunakan AHP (Analytic Hierarchy Process), sehingga responden merupakan narasumber yang dikatakan ahli dalam mengkaji kebijakan mengatasi kemacetan lalu lintas di Kota Serang. Adapun Narasumber yang menjadi responden dalam penelitian ini merupakan stakeholder yang mempunyai kepentingan dalam persoalan Transportasi di Kota Serang diantaranya :

- Dari kalangan birokrat, yang berfungsi sebagai regulator seperti Pemerintah yang dalam hal ini diwakili oleh Dinas Perhubungan dan Telekomunikasi Kota Serang,
- Kalangan Pengatur Lalulintas dan Jalan Raya yaitu POLRI dan DLLAJR (Dinas Lalu Lintas dan Jalan Raya)
- Kalangan anggota DPRD, sebagai *stakeholder* dalam pembuatan kebijakan yang dalam hal ini mewakili masyarakat sebagai pengguna jalan.
- Dari kalangan akademisi dalam hal ini Pengamat Pengembangan Wilayah dan Transportasi di Kota Serang
- Kalangan Pengusaha, sebagai penyedia infrastruktur transportasi umum di Kota Serang yang juga mewakili kalangan para supir angkot dan PKL.

Penelitian dilaksanakan di Kota Serang, dengan pertimbangan bahwa Kota Serang merupakan ibukota Provinsi Banten dan menjadi pusat pemerintahan provinsi Banten yang pada saat tertentu mengalami kepadatan dan kemacetan lalu lintas. Waktu penelitian dilaksanakan dari bulan Maret 2011 hingga bulan Agustus 2011. Data yang dikumpulkan adalah data primer dan data sekunder, data primer didapat dari hasil wawancara langsung dengan responden dengan bantuan kuesioner, dan data sekunder yang dibutuhkan diperoleh dari dokumen-dokumen dan laporan yang dikeluarkan oleh instansi yang berwenang, seperti BAPEDA, Dinas Perhubungan Kota Serang, BPS dan instansi terkait lainnya.

3. METODOLOGI PENELITIAN

Adapun alur pemecahan masalah dalam melakukan Analisis Kebijakan Transportasi di Kota Serang. Adapun alurnya dapat dilihat pada gambar berikut.



Gambar 1. Diagram Alir Metodologi Penelitian analisis kebijakan Transportasi di Kota Serang dengan "Analytic Hierarchy Process"

Pengumpulan Dan Pengolahan Data

Dalam penelitian ini, Penulis mengumpulkan data-data mengenai perkembangan transportasi di kota serang dan berbagai kebijakan yang telah dilakukan oleh Pemerintah Kota Serang serta membuat perencanaan kebijakan apa saja yang dapat diambil oleh Pemerintah Kota Serang khususnya dalam menyelesaikan berbagai persoalan transportasi di Kota Serang.

Beberapa data di dalam penelitian ini diperoleh melalui kuesioner. Adapun yang menjadi responden adalah Pemerintah Kota Serang yang dalam hal ini diwakili oleh Dinas Perhubungan dan Telekomunikasi Kota Serang, Pimpinan Komisi 3 DPRD Kota Serang yang mewakili masyarakat, dan pengguna jalan. Pengusaha yang dalam ini adalah pengurus Organda yang mewakili Supir Angkot, PKL, Akademisi yang diwakili oleh Ketua Pokja Kebijakan perkotaan, dan terakhir adalah Penegak hukum yang diwakili oleh Kepolisian sektor Kota Serang. Responden tersebut dipilih karena dianggap memahami seluk beluk persoalan transportasi di Kota Serang. Kuesioner yang dibagikan kepada responden dengan 2 tahap, yaitu :

1. Kuesioner I

Kuesioner I bertujuan untuk memunculkan kriteria maupun sub kriteria yang digunakan dalam pengambilan keputusan untuk menangani persoalan transportasi di Kota Serang. Kuesioner ini dibuat semi terbuka agar dapat mengakomodasi usulan atau masukan dari semua pihak/stakeholder yang mungkin bisa ditambahkan atau mungkin dihilangkan dalam proses pengambilan kebijakatan Transportasi di Kota Serang.

2. Kuesioner 2

Kuesioner 2 bertujuan untuk memunculkan kriteria maupun sub kriteria yang digunakan dalam pengambilan keputusan untuk menangani persoalan transportasi di Kota Serang. Kuesioner ini dibuat dari hasil validasi kuesioner 1 yang kemudian menjadi faktor dan kendala dalam proses pengambilan kebijakan Transportasi di Kota Serang. Adapun Kriteria dan subkriteria yang terpilih tersebut dapat dilihat pada table 5.1.

Tabel 4.1 Kriteria dan Subkriteria Hasil Kuesioner I

KRITERIA	SUB KRITERIA	RESPONDEN				
		1	2	3	4	5
Terbatasnya Sarana dan Prasarana Lalu Lintas	1. Sumber Keuangan Daerah Terbatas	1	1	1	1	1
	2. Belum Adanya bantuan dari Pemerintah Pusat	1	1	1	1	1
	3. Prasarana yang rusak tidak segera diperbaiki	0	0	1	1	1
	4. Banyaknya Jalan yang Rusak	1	1	1	1	1
	5. Tidak optimalnya fungsi terminal sebagai feeder Transportasi AKAP	0	1	1	1	0
Pertambahan Transportasi yang melebihi kapasitas	1. Pertambahan Jalan tidak sebanding pertambahan transportasi	1	1	1	1	1
	2. Tidak adanya batasan umur kelaikan jalan	1	1	1	1	0
	3. Pengaturan trayek yang belum optimal	1	1	1	1	1
	4. Belum adanya transportasi massal	1	1	1	1	0
	5. Tidak ada perencanaan Transportasi yang terintegrasi antar moda	1	1	1	1	1
Tingginya Aktifitas Ekonomi Masyarakat	1. Laju Urbanisasi yang semakin tinggi	1	1	1	1	1
	2. Kota Serang menjadi pusat Ekonomi Banten	1	1	1	1	1
	3. Kebutuhan transportasi yang cepat semakin penting	1	1	1	1	1
Kurangnya Penegakan Disiplin Ber Lalu Lintas	1. Tidak adanya sangsi yang tegas dari aparat penegak hukum	1	1	1	1	0
	2. masih kurangnya kesadaran masyarakat tertib lalu lintas	1	1	1	1	1
	3. kurangnya sosialisasi dari pemerintah	0	0	1	1	1
	4. Perlu Revisi Perda	0	1	1	1	0
Tata Ruang yang masih belum tertata dengan baik	1. Belum tertatanya pusat aktivitas ekonomi (mall)	0	1	1	1	1
	2. Perlu revisi tata ruang Kota Serang	0	1	1	1	1
	3. Perencanaan Kota harus mengacu pada konsep tata ruang	1	1	1	1	1

Keterangan :

1. Pemerintah Kota Serang yang diwakili oleh Dinas Perhubungan dan Telekomunikasi Kota Serang,
2. Pimpinan Komisi 3 DPRD Kota Serang yang mewakili masyarakat, dan pengguna,
3. Pengusaha adalah pengurus Organda yang mewakili Supir Angkot, PKL,
4. Akademisi yang diwakili oleh Ketua Pokja Kebijakan perkotaan LPPM Untirta
5. Penegak hukum yang diwakili oleh Kepolisian sektor Kota Serang.

Angka 1 : Responden menilai bahwa sub kriteria diperlukan dalam pengambilan keputusan

Angka 0 : Responden menilai bahwa sub kriteria tidak diperlukan dalam pengambilan keputusan

4.2.2 Uji Validitas (Uji Cochran Q)

Dalam penelitian ini pengujian validitas instrumen dilakukan dengan menggunakan Uji Cochran Q. Tujuan dari pengujian ini adalah untuk mencari sub kriteria apa saja yang akan dijadikan parameter pada proses pengambilan keputusan dalam menyelesaikan persoalan transportasi di Kota Serang. Dalam melakukan Uji Cochran Q, data yang digunakan adalah data hasil kuesioner I. Adapun Rekapitulasi hasil dari kuesioner I dapat dilihat pada table berikut ini :

Tabel 4.2 Rekapitulasi Hasil Kuesioner I

SUB KRITERIA	RESPONDEN					Ci	Ci ²
	1	2	3	4	5		
1	1	1	1	1	1	5	25
2	1	1	1	1	1	5	25
3	0	0	1	1	1	3	9
4	1	1	1	1	1	5	25
5	0	1	1	1	0	3	9
6	1	1	1	1	1	5	25
7	1	1	1	1	0	4	16
8	1	1	1	1	1	5	25
9	1	1	1	1	0	4	16
10	1	1	1	1	1	5	25
11	1	1	1	1	1	5	25
12	1	1	1	1	1	5	25
13	1	1	1	1	1	5	25
14	1	1	1	1	0	4	16
15	1	1	1	1	1	5	25
16	0	0	1	1	1	3	9
17	0	1	1	1	0	3	9
18	0	1	1	1	1	4	16
19	0	1	1	1	1	4	16
20	1	1	1	1	1	5	25
Ri	15	20	23	24	20	87	391
Ri ²	225	400	529	576	400	1545	

Adapun Prosedur pengujian layak atau tidak kriteria maupun sub kriteria untuk dijadikan sebagai parameter dalam proses pengambilan keputusan dalam menyelesaikan persoalan transportasi di Kota Serang, diantaranya :

- a. Menentukan hipotesis yang mau diuji.
 - Ho : Responden mempertimbangkan sub kriteria yang diuji termasuk dalam sub kriteria penting.
 - H1 : Responden tidak mempertimbangkan sub kriteria yang diuji termasuk dalam sub kriteria penting.
- b. Mencari Q hitung
Untuk mempermudah penghitungan, maka dibuat tabel pembantu terlebih dahulu yaitu table rakapitulasi hasil kuesioner I pada table 4.2. Dari Tabel tersebut diketahui :

$$\sum_{i=1}^{12} C_i = 87 ; \sum_{i=1}^{12} C_i^2 = 391 ; \sum_{j=1}^4 R_j = 87 ; \sum_{j=1}^4 R_j^2 = 1545$$

Dengan Q hitung dapat kita hitung sebagai berikut :

$$\frac{(k-1) \left[k \sum_j^k C_j^2 - \left(k \sum_j^k C_j \right)^2 \right]}{\left[k \sum_i^n R_i^2 - \left(k \sum_i^n R_i \right)^2 \right]} = \frac{(20-1) [20 \times 391 - (87)^2]}{[(20 \times 87) - 1545]}$$

$$= \frac{4769}{195} = 24,456$$

- c. Menentukan Q tabel (Q tab) dengan $\alpha = 0,05$ dan derajat kebebasan (dk) = $20 - 1 = 19$, maka diperoleh Q tab (0,05; 19) = 30,144 dari tabel *chi square distribution*.
- d. Membuat keputusan.
Terima Ho karena Q hitung 24,456 < Q table = 30,144
- e. Menarik kesimpulan.
Terima Ho berarti semua kriteria dan sub kriteria yang digunakan dalam kuesioner adalah disepakati oleh respon atau dengan kata lain semua kriteria dan sub kriteria dalam kuesioner adalah valid dan dapat digunakan dalam pembuatan kuesioner selanjutnya.

4.2.3. Pembuatan Hirarki

Proses Hirarki Analitik (AHP) adalah suatu pendekatan yang biasanya digunakan untuk menganalisis kebijakan, seperti dalam pemilihan kebijakan mengatasi kemacetan lalu lintas di Kota Serang. Langkah paling awal adalah merinci ke dalam komponen-komponennya, kemudian mengatur bagian dari komponen-komponen tersebut dalam bentuk hirarki. Hirarki yang paling atas diturunkan dalam beberapa elemen set lainnya. Untuk menganalisis pemilihan kebijakan mengatasi kemacetan lalu lintas di Kota Serang, maka digunakan pendekatan AHP dengan langkah-langkah sebagai berikut:

1. Identifikasi Sistem.
Identifikasi sistem dilakukan dengan cara mempelajari faktor-faktor yang mempengaruhi kemacetan lalu lintas di Kota Serang, *Stakeholder* siapa saja, kendalanya serta alternatif kebijakan apa saja yang diinginkan berdasarkan atas referensi dan wawancara yang dilakukan saat penelitian.
2. Penyusunan Struktur Hirarki
Diawali dengan menentukan tujuan umum, kemudian faktor-faktor penyebab kemacetan, para pelaku penyebab kemacetan, kendalanya dan kemungkinan alternatif kebijakan.

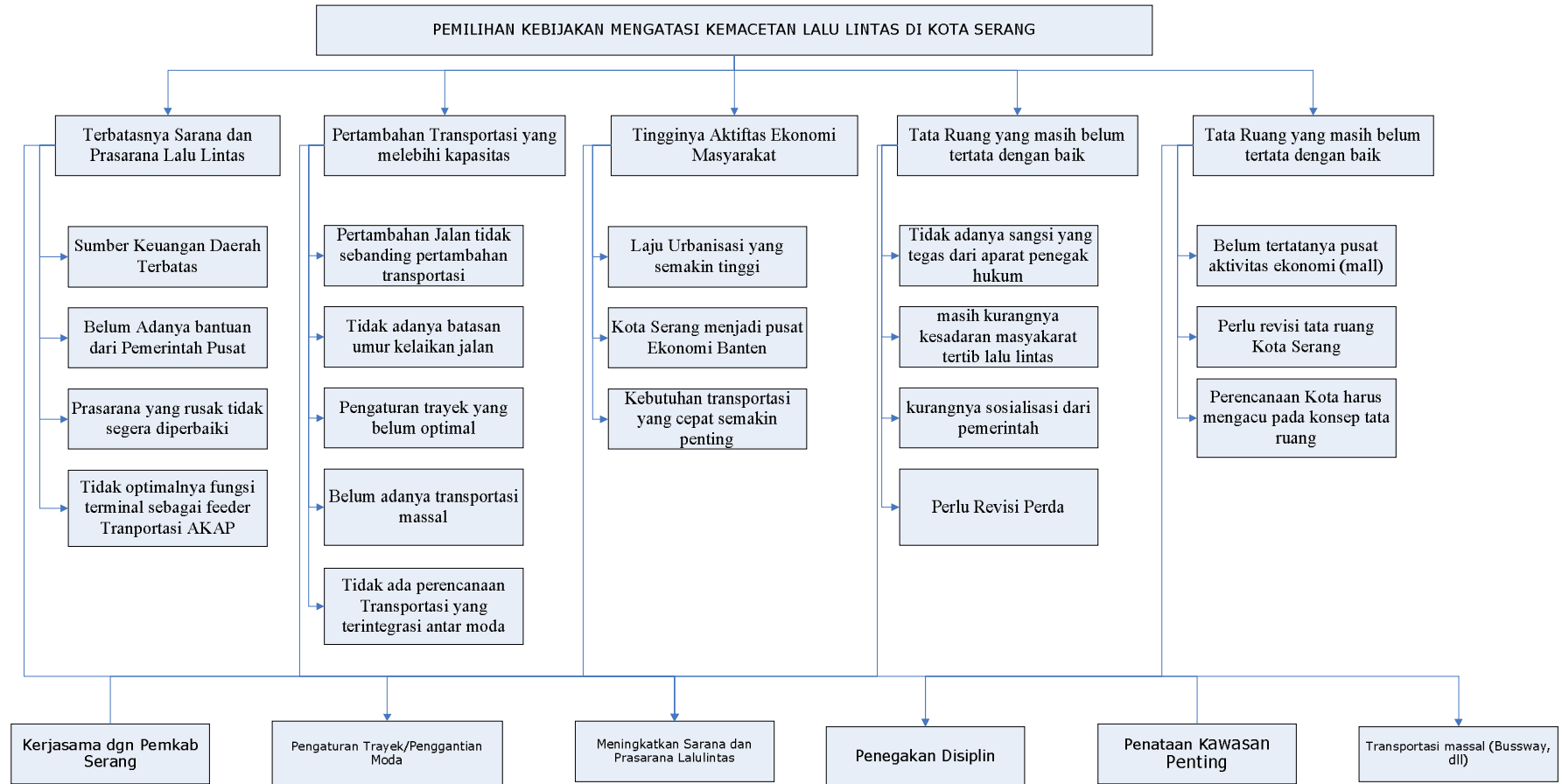
Adapun Faktor-faktor penyebab kemacetan lalu lintas adalah:

1. Terbatasnya sarana dan prasarana lalu lintas. Permasalahan dari prasarana lalu lintas ini dapat berupa sumber keuangan daerah terbatas, banyaknya jalan yang rusak, belum adanya bantuan dari pemerintah pusat prasarana yang rusak tidak segera diperbaiki seperti rambu lalu lintas, banyaknya jalan yang rusak, tidak optimalnya fungsi terminal sebagai *feeder* transportasi AKAP, dan lainnya.
2. Pertambahan transportasi yang melebihi kapasitas. Permasalahan dapat berupa ; pertambahan jalan tidak sebanding pertambahan transportasi, tidak adanya batasan umur kelaikan jalan, pengaturan trayek yang belum optimal, belum adanya transportasi massal, tidak ada perencanaan transportasi yang terintegrasi antar moda
3. Tingginya aktifitas ekonomi masyarakat. Permasalahan dapat berupa ; laju urbanisasi yang semakin tinggi, kota serang menjadi pusat ekonomi banten, dan kebutuhan transportasi yang cepat semakin penting.
4. Kurangnya penegakan disiplin berlalu lintas. Permasalahan dapat berupa ; . tidak adanya sangsi yang tegas dari aparat penegak hukum, masih kurangnya kesadaran masyarakat tertib berlalu lintas, kurangnya sosialisasi dari pemerintah, dan perlunya revisi Perda.
5. Tata ruang yang masih belum tertata dengan baik. Permasalahan dapat berupa ; belum tertatanya pusat aktivitas ekonomi (mall), perlu revisi tata ruang kota serang, perencanaan kota harus mengacu pada konsep tata ruang.

Atas dasar pertimbangan diatas, maka dibentuklah hirarki pemilihan alternatif kebijakan pemecahan persoalan transportasi di kota serang, Hirarki pemiliha kebijakan transportasi di kota serang dapat dilihat pada Gambar 5, sedangkan pada pengolahan datanya menggunakan Expert Choice 11.

4.2.4 Konsistensi

Salah satu asumsi utama model AHP yang membedakannya dengan model-model pengambilan keputusan lain adalah tidak adanya syarat konsistensi mutlak. Karena model AHP yang memakai persepsi manusia sebagai inputnya maka ketidakkonsistensian mungkin terjadi karena manusia memiliki keterbatasan dalam menyatakan persepsinya secara konsisten terutama kalau harus membandingkan banyak kriteria. Berdasarkan kondisi ini maka manusia dapat menyatakan persepsinya dengan bebas tanpa ia harus berpikir apakah persepsinya tersebut akan konsisten nantinya atau tidak. Pengukuran konsistensi ini dimaksudkan untuk melihat ketidakkonsistenan respon yang diberikan responden. Saaty telah menyusun nilai *consistency ratio* (CR) yang diizinkan adalah $CR < 0.1$.



Gambar 5. Hirarki Pemilihan Kebijakan Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas di Kota Serang

4.HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1. Deskripsi Kota Serang

Kota Serang adalah wilayah baru hasil pemekaran, Kab Serang Provinsi Banten. Sebagai ibukota provinsi, kehadirannya adalah sebuah konsekuensi logis dari keberadaan Provinsi Banten. Terdiri dari 5 (enam) kecamatan yaitu; Kecamatan Serang, Kecamatan Kasemen, Kecamatan Walantaka, Kecamatan Curug, Kecamatan Cipocokjaya dan Kecamatan Taktakan, Kota Serang memiliki luas wilayah 266,77 km' dengan jumlah penduduk sekitar 523.384 jiwa. Sebagai daerah yang masih berkembang, aktivitas ekonomi kota serang terus mengalami perkembangan. Ditanda dengan berdirinya berbagai pusat pembelajaran dan bisnis centre seperti pendirian Mall of Serang, Carefoor, dan ruko-ruko sepanjang jalan utama di Kota Serang. Kegiatan bisnis di kota serang dapat berjalan dengan baik apabila tersedianya akses yang dapat memperlancara mobilitas barang dan orang baik antar kota/kabupaten maupun antar provinsi. Faktor yang mempunyai peranan penting dalam perpindahan barang dan orang ini adalah transportasi.

Ketersediaan transportasi yang cepat, aman, dan efisien merupakan tuntutan bagi masyarakat Kota Serang. Ketersediaan angkutan umum di kota serang masih jauh dari harapan masyarakat kota serang. Angkutan umum di kota serang yang dikelola oleh dinas perhubungan kota serang masih jauh dari harapan masyarakat. Angkutan umum yang beroperasi terdiri dari angkutan provinsi (AKAP), Angkutan Kota, DAMRI 4 buah, dan Taksi masih cukup memadai, namun pengelolaannya masih jauh dari harapan masyarakat. adapun pengelolaan angkutan umum di kota serang didasarkan pada surat keputusan Walikota Serang Nomor : 551.23/Kep.74-Huk/2009, dimana ada 1.260 kendaraan umum yang beroperasi di kota serang yang menangani transportasi di Kota Serang.

4.2 Analisa dengan AHP

4.2.1 Sumber Kemacetan

Sebagai Kota yang masih tergolong baru, hasil pemisahan dari Kabupaten Serang, Kota Serang yang sekaligus menjadi ibukota Provinsi Banten memang masih membutuhkan berbagai perbaikan infrastruktur jalan dan transportasi, diantaranya penambahan ruas jalan terutama di jalan-jalan utama yang menjadi jalur kendaraan antar kabupaten, provinsi dan juga menjadi alternatif jalan menuju pelabuhan merak. Selain itu, juga diharapkan adanya perbaikan jalan yang telah rusak secara periodik, dan perbaikan sarana lalu lintas (lampu merah, marka jalan), Hal lain yang tak kalah penting dalam menghindari kemacetan lalu lintas di Kota Serang, ke depan adalah pertambahan kendaraan yang melebihi kapasitas. hal ini sangat penting untuk di perhatikan oleh pemerintah daerah karena dengan pertambahan transportasi yang tidak sebanding dengan pertambahan jalan akan mengakibatkan volume kendaraan semakin besar yang pada akhirnya menimbulkan kemacetan.

Tabel 4.1 Hasil Olahan dari Sumber Kemacetan

No	Penyebab Kemacetan	Nilai
1	Terbatasnya Sarana dan prasarana lalu lintas	0.365
2	Pertambahan kendaraan yang melebihi kapasitas	0.203
3	Tingginya aktivitas ekonomi penduduk	0.233
4	Kurang Penegakan Hukum berlalu lintas	0.104
5	Tata Ruang yang belum tertata rapih	0,095

Dari Hasil olahan AHP, sebagaimana yang ada pada tabel 5.3 diatas, sumber utama dari kemacetan di Kota Serang adalah Terbatasnya Sarana dan Prasarana Lalu lintas dengan nilai 0,365, yang kemudian disusul dengan pertambahan kendaraan yang melebihi kapasitas 0,203, tingginya aktivitas ekonomi penduduk 0,233, kurangnya penegakan hukum 0,104, dan tata ruang yang belum tertata rapih dengan nilai 0,095.

4.2.2 Kendala

Level kendala kamacetan lalu lintas di kota serang merupakan kendala yang dihadapi oleh pemerintah kota serang dalam memecahkan persoalan transportasi di Kota Serang, Adapun kendala-kendala kemacetan tersebut, dapat dilihat pada table 4.2.

Tabel 4.2 Tabel Pembobotan Kendala Kemacetan LL di Kota Serang

KRITERIA	SUB KRITERIA	Nilai Bobot
Terbatasnya Sarana dan Prasarana Lalu Lintas	1. Sumber Keuangan Daerah Terbatas	0.134
	2. Belum Adanya bantuan dari Pemerintah Pusat	0.054
	3. Prasarana yang rusak tidak segera diperbaiki	0.089
	4. Banyaknya Jalan yang Rusak	0.034
	5. Tidak optimalnya fungsi terminal sebagai feeder Transportasi AKAP	0.054
Pertambahan Transportasi yang melebihi kapasitas	1. Pertambahan Jalan tidak sebanding pertambahan transportasi	0.059
	2. Tidak adanya batasan umur kelaikan jalan	0.023
	3. Pengaturan trayek yang belum optimal	0.013
	4. Belum adanya transportasi missal	0.054
	5. Tidak ada perencanaan Transportasi yang terintegrasi antar moda	0.054
Tingginya Aktifitas Ekonomi Masyarakat	1. Laju Urbanisasi yang semakin tinggi	0.078
	2. Kota Serang menjadi pusat Ekonomi Banten	0.123
	3. Kebutuhan transportasi yang cepat semakin penting	0.033
Kurangnya Penegakan Disiplin Ber Lalu Lintas	1. Tidak adanya sanksi yang tegas dari aparat penegak hokum	0.042
	2. masih kurangnya kesadaran masyarakat tertib lalu lintas	0.038
	3. kurangnya sosialisasi dari pemerintah	0.009
	4. Perlu Revisi Perda	0.015
Tata Ruang yang masih belum tertata dengan baik	1. Belum tertatanya pusat aktivitas ekonomi (mall)	0.013
	2. Perlu revisi tata ruang Kota Serang	0.05
	3. Perencanaan Kota harus mengacu pada konsep tata ruang	0.032

Dari Hasil olahan AHP, sebagaimana yang ada pada tabel 5.4 diatas, maka kendala utama kemacetan di Kota Serang dari faktor terbatasnya sarana dan prasarana adalah sumber keuangan daerah yang terbatas dengan nilai 0,134, dilanjutkan dengan prasarana yang rusak tidak segera diperbaiki. dengan nilai 0,089. Sedangkan jika dilihat dari aspek pertambahan transportasi, kendala yang paling utama adalah pertumbuhan jalan tidak sebanding dengan pertumbuhan transportasi dengan nilai 0.059. Selanjutnya, jika dilihat dari tingginya aktivitas ekonomi penduduk, kendala yang paling dominan adalah Kota Serang menjadi pusat ekonomi dengan nilai bobot 0,123, dan bila dilihat dari aspek penegakan hukum, yang perlu menjadi perhatian adalah penegakan sanksi yang tegas terhadap pelanggaran lalu lintas dengan nilai 0,042, dan terakhir bila dilihat dari faktor tata ruang, kendalah yang penting yang perlu perbaikan serius adalah perlunya dilakukan revisi terhadap Perda Tata Ruang Kota Serang.

4.2.3 Pemilihan Kebijakan

Kebijakan prioritas dalam menanggulangi kemacetan lalu lintas di kota serang adalah peningkatan Sarana dan prasarana lalu lintas diantaranya ; pemerintah daerah diharapkan dapat mencari sumber-sumber pendanaan baik dari APBD Kota Serang, maupun bantuan infrastruktur dari pusat atau kreativitas mendatangkan investor untuk perbaikan jalan-jalan utama di Kota Serang. Begitupula dengan Perbaikan atau penataan kota dimana bangunan-bangunan publik harus ditata dengan rapih agar sumber kemacetan dapat terhindari oleh aktivitas ruang publik yang dapat menimbulkan terminal bayangan.

Tabel 5.3 Prioritas Kebijakan Transportasi di Kota Serang

No	Prioritas Kebijakan	Nilai
1	Peningkatan Sarana dan Prasarana LL	0,224
2	Penataan Kawasan Penting	0,185
3	Pengaturan Trayek Pergantian Moda	0,171
4	Penegakan Disiplin	0,164
5	Transportasi Massal/Bussway	0,153
6	Kerjasama dengan Pemerintah Kabupaten Serang	0,103

Dari Hasil olahan AHP, sebagaimana yang ada pada tabel 5.6 diatas, maka prioritas utama untuk mengatasi kemacetan di Kota Serang adalah Peningkatan Sarana dan Prasarana Lalu Lintas dengan nilai 0,224, penataan kawasan penting dengan nilai 0,185, pengaturan trayek/penggantian moda dengan nilai 0,171, penegakan disiplin dengan nilai 0,164, transportasi massal/bussway dengan nilai 0,153, dan kerjasama dengan Pemerintah Kabupaten Serang dengan nilai 0,103.

5.KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

- a.** Sumber utama dari kepadatan dan kemacetan lalu lintas di Kota Serang adalah masih terbatasnya Sarana dan Prasarana Lalu lintas di Kota Serang sehingga bilamana terjadi penambahan kendaraan yang tidak dibarengi dengan penambahan sarana dan prasarana hampir dipastikan akan mengakibatkan kepadatan lalu lintas dan kemacetan lalu lintas.
- b.** Kendala utama kemacetan di Kota Serang dari faktor terbatasnya sarana dan prasarana adalah sumber keuangan daerah yang terbatas dengan nilai 0,134, dilanjutkan dengan prasarana yang rusak tidak segera diperbaiki. dengan nilai 0,089. Sedangkan jika dilihat dari aspek penambahan transportasi, kendala yang paling utama adalah pertumbuhan jalan tidak sebanding dengan pertumbuhan transportasi dengan nilai 0.059.
- c.** Prioritas utama untuk mengatasi persoalan transportasi dan kemacetan di Kota Serang adalah Peningkatan Sarana dan Prasarana Lalu Lintas dengan nilai 0,224, penataan kawasan penting dengan nilai 0,185, pengaturan trayek/penggantian moda dengan nilai 0,171, penegakan disiplin dengan nilai 0,164, transportasi massal/bussway dengan nilai 0,153, dan kerjasama dengan Pemerintah Kabupaten Serang dengan nilai 0,103.

5.2. Saran

Jika dilihat kesimpulan, Penulis hanya mempunyai satu saran yaitu Pemerintah daerah Kota Serang diharapkan dapat mencari sumber-sumber pendanaan baik dari APBD Kota Serang, maupun bantuan infrastruktur dari pusat dan diharapkan adanya kreativitas mendatangkan investor untuk pembangunan infrastruktur dan perbaikan jalan-jalan utama di Kota Serang.

DAFTAR PUSTAKA

BPS Kota Serang, 2010. Kota Serang dalam Angka 2010. BPS Kota Serang.

Dinas Perhubungan dan Komunikasi, 2011. Data trayek dan Angkutan Umum Kota Serang. Pemerintah Kota Serang

Bappeda Kota Serang, 2011. Rencana Jangka Menengah Pemerintah Kota Serang.

Saaty, Thomas L. 1993. Pengambilan Keputusan bagi Para Para Pemimpin. Proses Hirarki Analitik untuk Pengambilan Keputusan dalam Situasi yang Kompleks. Seri Manajemen No. 134. LPPM dan PT. Pustaka Binaman Pressindo. Jakarta.

Didit Ambardi, 2010, Pemilihan Pemasok Dan Penentuan Kuantitas Pesan Bahan Baku Dengan Menggunakan Metode Analytical Hierarchy Process dan Multi Objective Linear Programmin (Studi Kasus : Koperasi Jasa Usaha Bersama Puspetasari), Universitas Sebelas maret Surakarta

Thomas L. Saaty and Luis G. Vargas, Decision Making With The Analytic Network Process Economic, Political, Social and Technological Applications with Benefits, Opportunities, Costs and Risks Thomas L. Saaty Luis G. Vargas, University of Pittsburgh USA.