



UNIVERSITAS INDONESIA

**PENENTUAN PRIORITAS KEBIJAKAN UNTUK MENGATASI
KEMACETAN DI KOTA BEKASI**

TESIS

**ARINTO SETYO MULYAWAN
NPM. 0906586373**

**FAKULTAS EKONOMI
PROGRAM MAGISTER PERENCANAAN DAN KEBIJAKAN PUBLIK
JAKARTA
JANUARI 2012**



UNIVERSITAS INDONESIA

**PENENTUAN PRIORITAS KEBIJAKAN UNTUK MENGATASI
KEMACETAN DI KOTA BEKASI**

TESIS

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar
Magister Ekonomi**

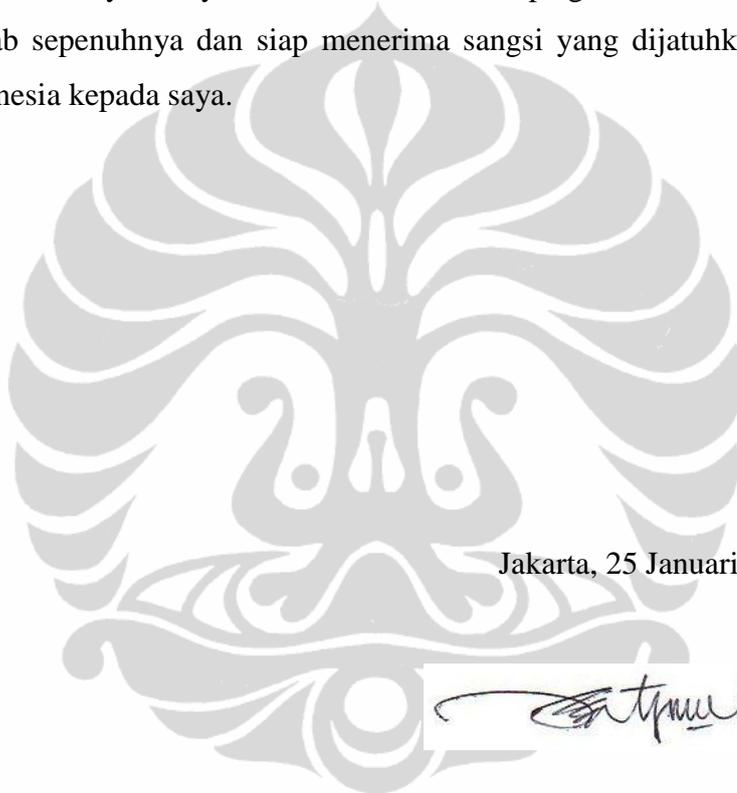
**ARINTO SETYO MULYAWAN
NPM. 0906586373**

**FAKULTAS EKONOMI
PROGRAM MAGISTER PERENCANAAN DAN KEBIJAKAN PUBLIK
KEKHUSUSAN MANAJEMEN SEKTOR PUBLIK-INFRASTRUKTUR
JAKARTA
JANUARI 2012**

HALAMAN PERNYATAAN BEBAS PLAGIARISME

Saya yang bertandatangan di bawah ini, dengan sebenarnya menyatakan bahwa tesis ini saya susun tanpa tindakan plagiarisme sesuai dengan peraturan yang berlaku di Universitas Indonesia.

Jika kemudian hari ternyata saya melakukan tindakan plagiarisme, maka saya akan bertanggungjawab sepenuhnya dan siap menerima sanksi yang dijatuhkan oleh pihak Universitas Indonesia kepada saya.



Jakarta, 25 Januari 2012

A handwritten signature in black ink, which appears to read "Arinto Setyo Mulyawan". The signature is written in a cursive style and is positioned to the right of the watermark logo.

Arinto Setyo Mulyawan
NPM 0906586373

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

**Tesis ini adalah hasil karya saya sendiri,
dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk
telah saya nyatakan dengan benar.**

Nama : Arinto Setyo Mulyawan

NPM : 0906586373

Tanda Tangan



Tanggal : 25 Januari 2012

HALAMAN PENGESAHAN

Tesis ini diajukan oleh :
Nama : Arinto Setyo Mulyawan
NPM : 0906586373
Program Studi : Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik
Judul Tesis : Penentuan Prioritas Kebijakan Untuk Mengatasi
Kemacetan di Kota Bekasi

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Magister Ekonomi pada Program Studi Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik, Fakultas Ekonomi, Universitas Indonesia.

DEWAN PENGUJI

Pembimbing : Dr. Aris Yunanto ()

Ketua Penguji : Arindra Artasya Zainal, Ph.D. ()

Anggota Penguji : Paksi C.K. Walandouw, SE., M.A. ()

Ditetapkan di : Jakarta

Tanggal : 2012

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, karena hanya atas berkah, rahmat dan hidayah-Nya penulis dapat menyelesaikan tesis ini dengan baik. Tesis berjudul **Penentuan Prioritas Kebijakan Untuk Mengatasi Kemacetan Di Kota Bekasi** ini, merupakan salah satu syarat yang harus dipenuhi untuk memperoleh gelar Magister Ekonomi pada Program Studi Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik, Fakultas Ekonomi, Universitas Indonesia.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa tanpa bantuan yang tulus dari berbagai pihak, penulis sulit untuk menyelesaikan tesis ini dengan baik. Oleh karena itu dengan kerendahan hati penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang setulus-tulusnya kepada:

1. Arindra Artasya Zainal, Ph.D, selaku Ketua Program Studi Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik, Fakultas Ekonomi, Universitas Indonesia sekaligus Ketua Tim Penguji tesis ini.
2. Dr. Andi Fahmi Lubis, selaku Sekretaris Program Studi Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik, Fakultas Ekonomi, Universitas Indonesia.
3. DR. Aris Yunanto, selaku Dosen Pembimbing yang dengan penuh pengertian dan kesabaran selalu menyediakan waktu bimbingan, pemikiran dan arahan yang konstruktif di dalam penyelesaian tesis ini.
4. Nurkholis, SE, MSE, dosen pengajar Program Studi Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik, Fakultas Ekonomi, Universitas Indonesia yang selalu menyediakan waktu untuk berkonsultasi dalam penyusunan tesis ini.
5. Para dosen pengajar pada Program Studi Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik, Fakultas Ekonomi, Universitas Indonesia yang telah banyak memberikan pengetahuan yang mendasar selama studi.
6. Para staf akademik dan sekretariat Program Studi Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik, Fakultas Ekonomi, Universitas Indonesia yang dengan sabar dan penuh pengertian dalam memberikan pelayanan administrasi selama penulis menempuh studi.

7. Pemerintah Kota Bekasi dan Kepolisian Resort Metro Kota Bekasi yang telah menyediakan data dan berkenan menjadi responden dalam penyusunan tesis.
8. PT. Pertamina (Persero) yang telah memberikan beasiswa kepada penulis untuk menyelesaikan studi di Program Studi Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik, Fakultas Ekonomi, Universitas Indonesia.
9. DR. Mulia P. Nasution, DESS, Staf Khusus Menteri Keuangan Bidang Perumusan Kebijakan Fiskal yang memberikan kesempatan dan dorongan kepada penulis untuk dapat menempuh studi di Program Studi Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik, Fakultas Ekonomi, Universitas Indonesia.
10. Drs. Kiagus Ahmad Badaruddin, M.Sc, Sekretaris Jenderal Kementerian Keuangan, yang memberikan kesempatan kepada penulis untuk menyelesaikan tesis ini.
11. Ayahanda Bapak H. Sardjono, BA dan Ibunda almarhumah Hj. Darjati, yakni kedua orang tua kandung penulis yang senantiasa memberikan dorongan, doa, dan restu tanpa pamrih kepada penulis sampai dengan Ibunda wafat pada tanggal 15 Desember 2011 bertepatan setelah tesis ini selesai. Penulis persembahkan tesis ini untuk almarhumah Ibunda tersayang dan selalu mendoakan untuk kemuliaan, kebahagiaan dan kebaikan almarhumah menghadap Allah SWT.
12. Ayahanda Prof.DR.Dr.H.Muhardjo,DHA,Sp.THT-KL(K) dan Ibunda Hj.Sri Mulyani, yakni kedua orang tua mertua dan saudara-saudara ipar penulis yang selalu memberikan dorongan dan doa dalam menyelesaikan tesis ini.
13. DR.sc.tech. Adhy Kurniawan, ST, Dr. Anton Budhi Darmawan, M.Kes., Sp.THT yakni kakak kandung penulis dan Dr. Corina Lisa, M.Sc., Sp.A, Dr. Amalia Muhaimin, M.Sc. yakni kakak ipar penulis yang senantiasa memberikan motivasi, doa, dan restu untuk menyelesaikan studi dan tesis ini.
14. Isteri tercinta Drg. Martha Leonora Dwi Ira Yunita dan kedua anak penulis tersayang Addia Lubna Humairaa Mulyawan dan Armida Elina Zahra Mulyawan yang selalu memberikan semangat, motivasi, pengertian dan dorongan moral kepada penulis dengan penuh kasih sayang untuk menyelesaikan studi dan tesis ini.

15. Keluarga besar MA. Darjoto yang selalu memberikan dorongan dan doa untuk penyelesaian tesis ini.
16. Rekan-rekan seangkatan penulis yakni MPKP-XXI Kelas Sore pada Program Studi Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik, Fakultas Ekonomi, Universitas Indonesia.
17. Rekan-rekan PUSHAKA Kementerian Keuangan, Sekretariat dan Tata Usaha Menteri Keuangan dan Sekretaris Jenderal Kementerian Keuangan.
18. Rekan-rekan jamaah Maulud Magelang.
19. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu yang telah membantu baik langsung maupun tidak langsung dan dalam bentuk apapun juga dalam penyelesaian tesis ini.

Akhirul kata, penulis mohon kepada Allah SWT, Dzat yang Maha Agung semoga berkenan memberikan imbalan atas kebaikan yang telah diberikan kepada penulis sehingga terselesaikannya tesis ini.

Jakarta, 25 Januari 2012

Penulis

HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : Arinto Setyo Mulyawan
NPM : 0906586373
Program Studi : Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik
Fakultas : Ekonomi
Jenis Karya : Tesis

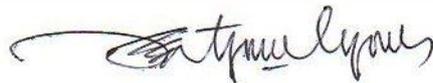
demikian demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul :

**PENENTUAN PRIORITAS KEBIJAKAN UNTUK MENGATASI
KEMACETAN DI KOTA BEKASI**

berserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Jakarta
Pada tanggal : 25 Januari 2012
Yang menyatakan



(Arinto Setyo Mulyawan)
NPM. 0906586373

ABSTRAK

Nama : Arinto Setyo Mulyawan
Program Studi : Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik
Judul Tesis : Penentuan Prioritas Kebijakan Untuk Mengatasi Kemacetan di Kota Bekasi

Penelitian menggunakan metode analisis hirarki proses (AHP). Analisis dilakukan dengan menyusun hirarki pemilihan kebijakan mengatasi kemacetan di kota Bekasi dalam 5 level alternatif, yaitu tujuan, sasaran, kendala, aktor atau pelaku, dan alternatif kebijakan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa dari seluruh alternatif pada setiap level yang ada, responden *expert* memilih sasaran utama adalah penataan ruang dan wilayah yang terencana dengan baik namun mendapat kendala pada kurangnya koordinasi antar instansi pemerintah. Pemerintah merupakan pelaku yang paling berperan untuk mengatasi kendala keterbatasan keuangan daerah dan kurangnya koordinasi antar instansi pemerintah. Sementara petugas lalu lintas adalah pelaku utama untuk mengatasi kendala pada lemahnya penegakan hukum. Kebijakan prioritas yang dipilih untuk mengatasi kemacetan di kota Bekasi adalah melakukan perbaikan manajemen lalu lintas dan *shifting* operasional angkutan kota, kemudian penegakan disiplin, penggantian moda transportasi massal, pemindahan terminal induk kota Bekasi, dan yang terakhir adalah perbaikan dan pembangunan ruas jalan lokal dan jalan tol.

Kata kunci:

Kemacetan lalu lintas, AHP (*Analytic Hierarchy Process*), transportasi

ABSTRACT

Name : Arinto Setyo Mulyawan
Study Program : Master of Planning and Public Policy
Title : The Determination of Policy Priority to Overcome Congestion in the City of Bekasi

Research using the method of *Analytic Hierarchy Process* (AHP). The analysis was done by constructing a hierarchy of policy choices to overcome congestion in the city of Bekasi in 5-level alternatives, which is goals, objectives, constraints, actor or actors, and policy alternatives. The results showed that based on the overall alternative of each level by the expert respondents chose the main target is the structuring of space and well-planned areas but have constraints on the lack of coordination among government agencies. The government is the perpetrator of the most instrumental to overcome the limitations of local financial constraints and lack of coordination among government agencies. While traffic officials are the main actors to overcome the constraints on weak law enforcement. Selected priority policies to tackle congestion in the city of Bekasi is traffic management improvements and shifting urban transportation operations, then the enforcement of discipline, the replacement of mass transportation, removal of terminal stem Bekasi city, and the latter is the improvement and construction of local roads and highways.

Key words:

Traffic congestion, AHP (*Analytic Hierarchy Process*), transportation



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERNYATAAN BEBAS PLAGIARISME	ii
PERNYATAAN ORISINALITAS	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
HALAMAN PERSETUJUAN PUBLIKASI ILMIAH	viii
ABSTRAK.....	ix
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR TABEL	xiv
DAFTAR GAMBAR	xv
DAFTAR LAMPIRAN	xvii
1 PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Rumusan Masalah	6
1.3. Tujuan	6
1.4. Ruang Lingkup	6
1.5. Manfaat	7
1.6. Sistematika Penulisan.....	7
2 TINJAUAN PUSTAKA	9
2.1. Teori Transportasi	9
2.2. Peranan Transportasi	10
2.2.1. Peranan Transportasi dalam bidang Ekonomi.	10
2.2.2. Peranan Transportasi dalam bidang Sosial	10
2.2.3. Peranan Transportasi dalam bidang Politik	12
2.3. Pendekatan Sistem Transportasi	13
2.4. Sistem Jaringan Transportasi Jalan Raya	16

2.4.1. Klasifikasi Jalan Umum Berdasarkan Fungsi .	17
2.4.2. Klasifikasi Jalan Umum Berdasarkan Status ..	18
2.5. Jenis-jenis Transportasi	18
2.6. Masalah Transportasi	19
2.6.1. Pencemaran Lingkungan	20
2.6.2. Konsumsi Energi	20
2.6.3. Lahan dan Estetika	20
2.6.4. Kemacetan Lalu Lintas	21
2.7. Pola Transportasi Makro Provinsi DKI Jakarta	22
2.8. Kebijakan Publik	25
2.9. Penelitian Terdahulu	26
2.9.1. Penelitian Terdahulu tentang Transportasi	26
2.9.2. Penelitian Terdahulu tentang Kemacetan Lalu Lintas	28
2.9.3. Penelitian Terdahulu dengan Menggunakan Metode AHP	31
2.9.4. Penelitian Terdahulu tentang Transportasi dengan Metode AHP	32
3 GAMBARAN UMUM DAN PERMASALAHAN TRANSPORTASI DI KOTA BEKASI	39
3.1. Sejarah, Kondisi Geografi dan Penduduk Kota Bekasi	39
3.2. Angkatan Kerja	42
3.3. Perumahan	34
3.4. Transportasi di Kota Bekasi	45
3.5. Permasalahan Transportasi di Kota Bekasi	49
3.5.1. Kurangnya Sarana dan Prasarana Transportasi	53
3.5.2. Penataan Ruang dan Wilayah Kota Bekasi yang Kurang Terencana	53
3.5.3. Peningkatan Jumlah Kendaraan Bermotor	54

3.6.	Kebijakan Pemerintah Kota Bekasi untuk Mengatasi Masalah Transportasi	56
4	METODOLOGI	60
4.1.	Kerangka Pemikiran	60
4.2.	Metode Analisis Data	61
4.2.1.	<i>Analythic Hierarchy Process (AHP)</i>	61
4.2.2.	Penyusunan Hirarki	64
4.2.3.	Identifikasi dan Definisi Level dalam Hirarki .	65
4.3.	Pembuatan Kuesioner	67
4.4.	Jenis dan Sumber Data	70
4.5.	Keterbatasan Studi	70
5	ANALISA KEBIJAKAN PENANGANAN	
	KEMACETAN DI KOTA BEKASI	72
5.1.	Hasil dan Pembobotan	72
5.1.1.	Sasaran (Level 2)	72
5.1.2.	Kendala (Level 3)	73
5.1.3.	Aktor atau Pelaku (Level 4)	77
5.1.4.	Alternatif Kebijakan (Level 5)	80
5.2.	Prioritas Kebijakan	83
5.3.	Analisa Sensitivitas	86
6	PENUTUP	88
6.1.	Simpulan	88
6.2.	Saran/Rekomendasi Kebijakan	89
	DAFTAR PUSTAKA	91

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	Ringkasan Penelitian Terdahulu	34
Tabel 3.1	Penduduk Bekasi Berumur 15 Tahun Keatas Menurut Jenis Kegiatan	43
Tabel 3.2	Jumlah Pencari Kerja yang Terdaftar dan Penempatannya Menurut Pendidikan yang Ditamatkan	34
Tabel 3.3	Jumlah IMB yang Dikeluarkan di Kota Bekasi	45
Tabel 3.4	Panjang Jalan di Kota Bekasi Menurut Jenis dan Fungsi Jalan (Km) tahun 2008-2009	46
Tabel 3.5	Distribusi Panjang Jalan Menurut Jenis dan Kondisi Jalan (Km %)	46
Tabel 3.6	Jumlah Kendaraan Umum dan Bukan Umum Menurut Jenis Kendaraan Tahun 2008-2009	47
Tabel 3.7	Jumlah Bus Kota yang Masuk ke Terminal Bekasi	48
Tabel 3.8	Volume Lalu Lintas Tol di Gerbang Tol Bekasi Menurut Golongan Kendaraan Tahun 2009	52
Tabel 3.9	Faktor Penting untuk Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas di Kota Bekasi	55
Tabel 4.1	Skala Banding Secara Berpasangan Dalam AHP	64

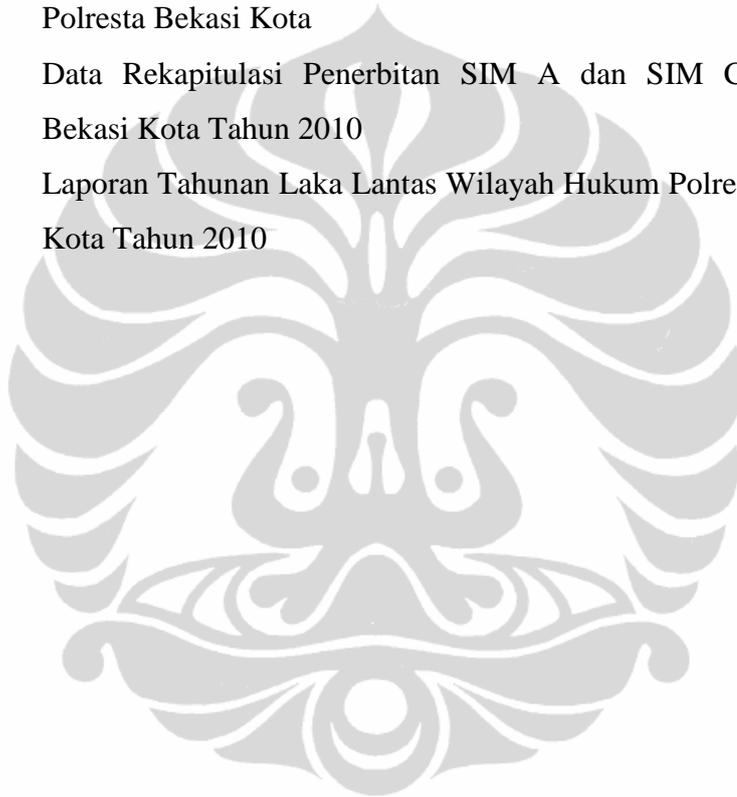
DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Sistem Transportasi Makro	14
Gambar 3.1	Peta Administratif Kota Bekasi	36
Gambar 3.2	Peta Lokasi Rawan Kemacetan, Pelanggaran, dan Kecelakaan Wilayah Hukum Polresta Bekasi Kota	46
Gambar 4.1	Kerangka Pemikiran	60
Gambar 4.2	Hirarki Pemilihan Kebijakan Mengatasi Kemacetan di Kota Bekasi	65
Gambar 5.1	Prioritas Sasaran yang Ingin Dicapai	72
Gambar 5.2	Kendala untuk Mencapai Sasaran Penyediaan Sarana dan Prasarana Transportasi yang Memadai	74
Gambar 5.3	Kendala Untuk Mencapai Sasaran Penataan Ruang dan Wilayah yang Terencana dengan Baik	75
Gambar 5.4	Kendala Untuk Mencapai Sasaran Pengaturan Lalu Lintas dan Jumlah Kendaraan Bermotor yang Optimum	76
Gambar 5.5	Pelaku Utama Mengatasi Kendala Keterbatasan Keuangan Daerah Pada Penyediaan Sarana dan Prasarana Transportasi yang Memadai	77
Gambar 5.6	Pelaku Utama Mengatasi Kendala Kurangnya Koordinasi Antar Instansi Pemerintah pada Penataan Ruang dan Wilayah yang Terencana Dengan Baik	78
Gambar 5.7	Pelaku Utama Mengatasi Kendala Lemahnya Penegakan Hukum Pada Pengaturan Lalu Lintas dan Jumlah Kendaraan Bermotor yang Optimum	79
Gambar 5.8	Kebijakan Prioritas yang Diambil Oleh Pemerintah Untuk Mengatasi Kendala Keterbatasan Keuangan Daerah pada Sasaran Penyediaan Sarana dan Prasarana Transportasi yang Memadai	80

Gambar 5.9	Kebijakan Prioritas yang Diambil Oleh Pemerintah Untuk Mengatasi Kendala Kurangnya Koordinasi Antar Instansi Pemerintah pada Sasaran Penataan Ruang dan Wilayah yang Terencana Dengan Baik	81
Gambar 5.10	Kebijakan Prioritas yang Diambil Oleh Petugas Lalu Lintas Untuk Mengatasi Kendala Lemahnya Penegakan Hukum pada Sasaran Pengaturan Lalu Lintas dan Jumlah Kendaraan Bermotor yang Optimum	82
Gambar 5.11	Prioritas Kebijakan Mengatasi Kemacetan di Kota Bekasi .	83
Gambar 5.12	Hasil Analisis Sensitivitas dengan Sasaran Penataan Ruang dan Wilayah yang Terencana dengan Baik Apabila Diturunkan	86
Gambar 5.13	Hasil Analisis Sensitivitas dengan Sasaran Pengaturan Lalu Lintas dan Jumlah Kendaraan Bermotor yang Optimum apabila Dinaikkan	87

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran I Foto-foto Kemacetan di Kota Bekasi
- Lampiran II Kuesioner Prioritas Kebijakan Mengatasi Kemacetan di Kota Bekasi
- Lampiran III Hasil Olahan Pairwise Secara Global
- Lampiran IV Peta Lokasi Rawan Macet, Langgar dan Laka Wilayah Hukum Polresta Bekasi Kota
- Lampiran V Data Rekapitulasi Penerbitan SIM A dan SIM C Polresta Bekasi Kota Tahun 2010
- Lampiran VI Laporan Tahunan Laka Lantas Wilayah Hukum Polresta Bekasi Kota Tahun 2010



BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Pembangunan sektor transportasi merupakan bagian yang sangat penting dalam pembangunan nasional Indonesia. Dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan disebutkan bahwa tujuan pembangunan transportasi pada umumnya adalah untuk meningkatkan pelayanan jasa transportasi secara efisien, efektif, handal, berkualitas, dan aman dengan harga terjangkau serta untuk mewujudkan sistem transportasi nasional yang terpadu dengan pembangunan suatu wilayah dan menjadi bagian dari suatu sistem distribusi yang dapat memberikan pelayanan dan manfaat bagi masyarakat luas, termasuk meningkatkan jaringan desa-kota yang memadai.

Sektor transportasi merupakan sarana dan prasarana dalam menjamin lancarnya pergerakan manusia dan barang secara aman dan cepat. Pergerakan manusia dan barang yang lancar dan aman akan mempercepat pergerakan proses pembangunan. Begitu pentingnya sektor transportasi dalam proses pembangunan, maka sudah sewajarnya apabila sistem transportasi harus dikaji secara serius dan terpadu untuk meningkatkan pelayanan terhadap masyarakat.

Proses pembangunan maupun penataan sektor transportasi di Indonesia masih banyak mengalami kendala. Kendala yang dihadapi dalam pembangunan sektor transportasi tersebut meliputi aspek kelembagaan dan peraturan, sumber daya manusia, teknologi, pendanaan investasi, kapasitas, serta operasi dan pemeliharaan. Pada aspek kelembagaan dan peraturan, masih banyak terjadi ketidakefisienan pengelolaan dan pembinaan infrastruktur yang diakibatkan oleh kurang efektifnya koordinasi dan pembagian peran dan fungsi antar lembaga. Terutama dalam hal ketidakjelasan hubungan antar regulator, *owner* dan operator. Dari aspek pendanaan, akibat karakteristik infrastruktur transportasi yang masif, maka sektor ini membutuhkan biaya investasi yang besar dengan jangka waktu pengembalian yang

panjang. Sementara sebagian besar tarif tidak dapat mencapai tingkat *full cost recovery* secara finansial. Selain itu penyelenggaraan infrastruktur di bidang transportasi masih banyak yang dilakukan secara monopoli, sehingga peran pemerintah sebagai regulator sangat diperlukan.

Kendala seperti tersebut di atas hampir dihadapi oleh semua Kabupaten/Kota di Indonesia dalam merencanakan pembangunan sektor transportasi. Pembangunan sektor transportasi yang tidak terencana dengan baik akan berakibat pada persoalan yang besar, terutama dalam sektor transportasi darat di kota besar. Salah satu persoalan yang besar adalah masalah kemacetan lalu lintas. Akibat dari kemacetan dapat berdampak sangat luas bagi perekonomian maupun kerugian yang dirasakan oleh masyarakat. Kemacetan lalu lintas berakibat pada biaya ekonomi yang tinggi sebagai akibat dari pemborosan penggunaan bahan bakar kendaraan bermotor dan waktu yang terbuang percuma bagi pergerakan manusia maupun barang. Kemacetan dapat pula menambah masalah pada makin tingginya tingkat polusi udara dan tingkat gangguan kejiwaan yang tinggi dialami oleh pengguna jalan.

Kota Bekasi sebagai kota penyangga Ibukota Jakarta, merupakan contoh kota yang saat ini mulai menghadapi masalah kemacetan lalu lintas. Sebagai kota yang berbatasan langsung dengan Provinsi DKI Jakarta, banyak keuntungan yang diperoleh Bekasi dalam bidang perekonomian maupun sosial. Dengan pertumbuhan ekonomi yang meningkat, maka taraf hidup penduduk kota Bekasi juga mengalami peningkatan.

Kota Bekasi adalah kota yang sangat ramai karena selain harus melayani warga dari daerah sendiri juga dari wilayah yang mengelilinginya, yaitu provinsi DKI Jakarta, Kabupaten Bogor, dan Kabupaten Bekasi. Kota Bekasi berstatus otonom sejak 10 Maret 1997. Sebelumnya Kota Bekasi berstatus sebagai Kecamatan Bekasi yang kemudian menjadi kota administratif (Kotif) tahun 1982 di bawah Kabupaten Bekasi.

Sejak Tahun 2008, Kota Bekasi mempunyai visi Bekasi Cerdas, Sehat, dan Ihsan, dengan misi :

1. Mengembangkan kehidupan sosial warga melalui penataan sistem layanan pendidikan, kesehatan, dan layanan sosial lainnya;
 2. Mengembangkan kehidupan ekonomi warga melalui pengembangan wirausaha yang produktif dan komoditi unggulan daerah;
 3. Membangun sarana dan prasarana kota yang serasi bagi perikehidupan warga dan pertumbuhan usaha;
 4. Menyelenggarakan tata pemerintahan yang baik yang dilandasi prinsip *good governance*;
 5. Mengembangkan dan mengelola implementasi sistem perencanaan tata kota dan sistem perencanaan pembangunan Kota Bekasi secara optimal untuk menjamin keserasian pengembangan wilayah, daya dukung lingkungan dan antisipasi efek perubahan iklim global;
 6. Mengembangkan kualitas kehidupan beragama dan kerukunan hidup beragama;
 7. Mengelola dinamika kehidupan perkotaan melalui penguatan ketahanan sosial, budaya, dan keamanan, daya tarik investasi, dan kerjasama antar daerah/wilayah.
- (sumber : profil kota Bekasi).

Perkembangan Kota Bekasi sudah terlihat sejak masih berstatus sebagai kecamatan dan kota administratif. Jumlah penduduk Bekasi kian bertambah karena migrasi penduduk dari luar kota Bekasi. Pada tahun 2000 laju pertumbuhan penduduk Kota Bekasi yang 5,18 persen, sebanyak 3,68 persennya adalah laju pertumbuhan migrasi. Sayangnya penyebaran penduduk tidak merata di seluruh wilayah kota Bekasi.

Lahan permukiman di wilayah seluas 21.049 hektar ini terkonsentrasi di beberapa kecamatan bekas kotif seperti Bekasi Utara, Bekasi Selatan, Bekasi Barat dan Bekasi Timur. Di kecamatan-kecamatan tersebut hampir tidak ada lahan kosong. Sebanyak 90% dari total tanah Bekasi yang sudah terbangun seluas 10.773 hektar adalah areal permukiman dan sisanya digunakan untuk areal industri dan

perdagangan dan jasa masing-masing 4% dan 3%. Areal untuk pendidikan dan pemerintahan dan bangunan umum masing-masing sebanyak 2% dan 1%. Areal yang digunakan di Kota Bekasi lebih menonjol untuk sektor properti khususnya perumahan.

Sejak tahun 2001 wilayah administrasi Kota Bekasi terbagi menjadi 10 kecamatan yang terdiri dari 52 kelurahan. Menjamurnya permukiman di Kota Bekasi tidak diimbangi dengan penyediaan infrastruktur jalan yang memadai. Hampir setiap hari jalan-jalan di Bekasi khususnya dari dan menuju pintu tol Bekasi Barat dan Bekasi Timur, padat dan terhambat. Di beberapa jalan seperti Jalan Ahmad Yani misalnya rasio kemacetan mencapai 0,89 yang berarti bahwa kendaraan melaju dengan kecepatan di bawah 40 km per jam. Masalah klasik pun dituding sebagai penyebabnya, yaitu ruas jalan yang tersedia tidak seimbang dengan mobilitas kendaraan yang melintas. Arus lalu lintas angkutan umum dari dan ke Kota Bekasi hanya dilayani oleh satu terminal angkutan umum yang kondisinya kurang terawat dan jorok. Di terminal tersebut banyak terjadi kubangan pada waktu hujan, onggokan sampah, dan masalah keamanan yang rawan. Penumpang dan bus menjadi enggan masuk terminal sehingga bermunculan terminal-terminal bayangan di sepanjang jalan.

Upaya Pemerintah Kota Bekasi untuk mengatasi kesemrawutan lalu lintas antara lain dilakukan dengan pelebaran pada beberapa ruas jalan, seperti Jalan Cut Nyak Dien, Jalan Chairil Anwar, dan Jalan Ngurah Rai. Pembangunan pelebaran jalan tersebut ada yang sudah pada tahap pembangunan fisik, namun ada juga yang masih dalam tahap pembebasan lahan. Selain itu Pemerintah juga berencana membangun terminal baru bertipe A yang dapat menampung bus-bus Antar Kota Antar Propinsi (AKAP) karena selama ini terminal bus yang ada di Pasar Baru hanya menampung bus-bus Antar Kota Dalam Propinsi.

Pemerintah Kota Bekasi menghadapi kendala dalam proses pembangunan pelebaran jalan. Kendala tersebut antara lain karena wilayah Bekasi sudah terkepung oleh bangunan-bangunan permanen dan letak geografis kota Bekasi yang dilalui oleh

sungai atau kali. Jalan keluar untuk mengatasinya adalah dengan melakukan pembangunan jalan *flyover* atau jembatan.

Sampai dengan tahun 2009, panjang jalan di Kota Bekasi mencapai 1.315,20 km, dengan rincian 81,50 km merupakan jalan primer, 292,70 km adalah jalan sekunder, dan 941 km adalah jalan lingkungan atau swasta yang hampir seluruhnya adalah jalan beraspal dan hanya sebagian kecil saja yang merupakan jalan tanah. Sebagian besar jalan berada dalam kondisi baik, mencapai 66,75% dari total panjang jalan. Sedangkan jalan dengan kondisi sedang sebanyak 12,53%, kondisi rusak 13,94% dan 6,78% sisanya rusak berat. (*sumber : profil Kota Bekasi*)

Kesemrawutan lalu lintas di kota ini semakin meningkat dengan makin pesatnya pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor sehingga diperlukan pendekatan yang bersifat sinergi, terpadu, dan multidisiplin ilmu dalam menangani masalah kemacetan lalu lintas di kota Bekasi.

Dampak dari berbagai masalah kemacetan yang terjadi dan tidak terkondisikannya lalu lintas menimbulkan keluhan dari pengguna jalan ataupun masyarakat sekitar sehingga diperlukan solusi untuk mengatasi masalah tersebut. Pada umumnya solusi yang ada belum memberikan manfaat yang maksimal untuk mengatasi masalah kemacetan lalu lintas. Peningkatan sarana dan prasarana seperti pembuatan jalan layang, jalan tol, dan lain sebagainya, merupakan salah satu alternatif solusi yang membutuhkan dana yang cukup besar, waktu cukup lama, dan lahan yang luas.

Alternatif lain yang lebih ekonomis untuk mengatasi masalah ini adalah dengan penerapan ilmu teknik lalu lintas seperti *traffic management* terutama pemberian izin operasi kepada sejumlah kendaraan umum, ataupun pemanfaatan rambu-rambu pengatur lalu lintas. Walaupun di Bekasi sudah diterapkan *one way traffic* pada beberapa ruas jalan dengan tujuan untuk menjamin kelancaran pergerakan kendaraan, namun hal tersebut belum dapat mengatasi kemacetan yang terjadi di kota Bekasi.

Penanggulangan masalah kemacetan dengan menggunakan teknik lalu lintas sangat bervariasi dari satu kota dengan kota lainnya. Adanya suatu kebijakan atau peraturan dari pemerintah daerah di kota yang bersangkutan untuk menanggulangi masalah kemacetan belum tentu dapat mengatasi masalah yang sama di kota lainnya walaupun masalah yang terjadi diakibatkan oleh variabel yang sama.

Permasalahan yang dihadapi dalam mengatasi kemacetan lalu lintas di Kota Bekasi merupakan topik yang menarik untuk dibahas sekaligus menjadi tantangan bagaimana melakukan terobosan agar kebijakan mengatasi kemacetan dapat direalisasikan sesuai program Pemerintah Kota Bekasi.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah seperti yang diuraikan diatas, maka permasalahan yang menjadi awal dari penulisan studi ini adalah :

- i. Sasaran apa sajakah yang akan dicapai dalam rangka mengatasi permasalahan kemacetan di kota Bekasi;
- ii. Kendala apa sajakah yang dihadapi dalam mencapai sasaran untuk mengatasi kemacetan di kota Bekasi;
- iii. Siapa sajakah pelaku yang terlibat dalam mengatasi permasalahan kemacetan di kota Bekasi;
- iv. Bagaimana prioritas kebijakan untuk mengatasi kemacetan di kota Bekasi.

1.3. Tujuan

Penulisan studi ini bermaksud untuk mendapatkan jawaban atas permasalahan seperti tersebut di atas. Tujuan dari penulisan studi ini adalah untuk :

- i. Mengetahui prioritas sasaran yang akan dicapai dalam rangka mengatasi kemacetan di kota Bekasi;
- ii. Mengetahui kendala utama dalam mencapai sasaran yang akan dicapai dalam rangka mengatasi kemacetan di kota Bekasi;
- iii. Mengidentifikasi para pelaku atau pemangku kepentingan untuk mengatasi kemacetan di kota Bekasi;

- iv. Menganalisis dan menemukan prioritas kebijakan Pemerintah untuk mengatasi kemacetan di kota Bekasi dengan memperhatikan sasaran, kendala, dan pemangku kepentingan yang ada .

1.4. Ruang Lingkup

Kemacetan di kota Bekasi dipilih sebagai obyek penelitian, dengan pertimbangan bahwa akhir-akhir ini masalah kemacetan di kota tersebut mulai menunjukkan peningkatan yang sangat signifikan, yang tentu akan memberi dampak negatif pada sistem transportasi di Propinsi DKI Jakarta. Perlu ada kajian mengenai kebijakan yang dapat diambil oleh Pemerintah atau masyarakat guna mengantisipasi semakin parahnya masalah kemacetan di kota Bekasi. Penelitian akan dilakukan pada periode tahun 2011 dengan menggunakan data tahun 2011.

1.5. Manfaat

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat, sumbangan pemikiran atau sebagai bahan informasi yang berguna bagi :

1. Perkembangan ilmu pengetahuan, untuk menambah pengetahuan baru terutama pada tahap mana pemerintah lebih berperan sebagai regulator dan masyarakat atau swasta sebagai pelaku untuk mengatasi kemacetan lalu lintas;
2. Masyarakat, sebagai masukan untuk memberikan pemahaman akan peran serta masyarakat dalam mengatasi kemacetan;
3. Pemerintah Kota Bekasi, sebagai bahan masukan untuk mengambil kebijakan dan penyempurnaan regulasi bila hal itu diperlukan dalam mengatasi kemacetan;

1.6. Sistematika Penulisan

Penulisan studi ini akan disusun dalam 6 bab, dengan sistematika penulisan sebagai berikut :

Bab 1 Pendahuluan, berisikan tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan, ruang lingkup, manfaat, dan sistematika penulisan.

Bab 2 Tinjauan Pustaka, menjelaskan tentang teori atau konsep yang berhubungan dengan transportasi, infrastruktur jalan, peran negara/pemerintah dalam

Universitas Indonesia

pengelolaan infrastruktur jalan sebagai barang publik, kebijakan publik, serta penelitian-penelitian yang pernah dilakukan sebelumnya.

Bab 3 Gambaran Umum dan Permasalahan Transportasi di kota Bekasi, berisi tentang gambaran/profil kota Bekasi, termasuk pula kondisi infrastruktur, prasarana dan sarana transportasi selama periode kurun waktu penelitian.

Bab 4 Metodologi, berisi tentang metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini, yaitu dengan menggunakan pendekatan AHP (*Analytic Hierarchy Process*), struktur hirarki, penentuan responden, dan jenis-jenis data yang diperlukan untuk penelitian ini.

Bab 5 Analisa Kebijakan Penanganan Kemacetan di kota Bekasi, adalah pembahasan tentang analisis penentuan skala prioritas penerapan kebijakan untuk mengatasi kemacetan di kota Bekasi dengan menggunakan pendekatan AHP (*Analytic Hierarchy Process*), pengolahan data survei, pemilihan prioritas kebijakan untuk mengatasi kemacetan di Bekasi, implikasi hasil penelitian terhadap alternatif arah kebijakan yang dipilih, perbaikan implementasi kebijakan di sektor transportasi berdasarkan analisis sensitifitas terhadap penyebab kemacetan dengan memperhatikan sasaran yang ingin dicapai, kendala, dan pemangku kepentingan.

Bab 6 Penutup, adalah akhir dari tesis, yang menjelaskan simpulan dan saran masukan sebagai perbaikan dalam implementasi kebijakan Pemerintah agar dapat mengatasi kemacetan di Kota Bekasi.

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Teori Transportasi

Transportasi dapat diartikan sebagai pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah wahana atau alat yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Pengertian transportasi menurut Nasution (1996) diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Dalam proses transportasi tersebut terdapat tiga hal di dalamnya, yaitu : muatan yang diangkut, kendaraan yang digunakan sebagai alat angkut dan adanya jalan yang dilalui. Oleh karena itu dengan proses pemindahan barang dan manusia, maka transportasi merupakan salah satu sektor yang dapat menunjang kegiatan ekonomi dan pemberi jasa bagi perkembangan ekonomi.

Secara lebih lengkap, Nasution (1996) menyebutkan bahwa di dalam transportasi terdapat unsur-unsur yang terkait erat dengan berjalannya konsep transportasi itu sendiri, yaitu :

1. Manusia, berperan sebagai subjek atau pelaku dari transportasi yang akan memanfaatkan moda transportasi untuk melakukan aktifitasnya. Manusia juga berperan sebagai pengatur sistem transportasi agar dapat digunakan sesuai dengan fungsi dan manfaatnya;
2. Barang menjadi objek pengangkutan. Pengiriman barang ke beberapa tempat sangat memerlukan moda transportasi, tidak hanya untuk tujuan pemasaran namun juga mobilitas lain yang dimaksudkan untuk meningkatkan kesejahteraan manusia dengan adanya konsumsi terhadap barang-barang tersebut;
3. Kendaraan, sebagai alat atau moda transportasi berperan penting untuk mengantarkan dan memindahkan objek transportasi dari satu tempat ke tempat yang lain;

4. Jalan, merupakan suatu unsur penting dalam transportasi. Jalan menjadi jalur dilaluinya moda transportasi yang menjadi penghubung antara satu tempat dengan tempat lainnya guna memperlancar proses pengangkutan dan mobilitas;
5. Organisasi, yang berarti bahwa suatu sistem membutuhkan organisasi yang mengatur dan bekerja untuk menjamin bahwa sistem tersebut berjalan dengan baik tanpa ada gangguan atau permasalahan di dalamnya.

2.2. Peranan Transportasi

Nasution (1996) juga menyebutkan bahwa transportasi mempunyai peran yang cukup luas di dalam berbagai bidang kehidupan manusia, yang meliputi :

2.2.1. Peranan Transportasi dalam Bidang Ekonomi

Transportasi dibutuhkan untuk menjadi alat pemenuhan kebutuhan akan sumber daya alam bagi manusia di suatu daerah yang tidak memiliki sumber daya alam dari daerah lain yang memiliki sumber daya alam tersebut. Sumber daya alam adalah kebutuhan dasar manusia dalam memenuhi kebutuhan hidupnya dan sebagai sumber untuk mendapatkan penghasilan. Sumber daya alam tersebut tersebar di seluruh permukaan bumi, tak ada satu lokasi di bumi yang dapat memenuhi suatu kebutuhan akan sumber daya alam pada satu lokasi, sehingga diperlukan alat transportasi untuk mendapatkan kebutuhan tersebut. Dengan transportasi dapat pula meminimalkan jarak sehingga biaya pengeluaran dalam suatu produksi dapat diminimalisir dan efisiensi waktu dapat ditingkatkan.

Transportasi dengan bermacam kinerja dan perkembangannya berperan untuk meningkatkan produktivitas manusia dalam hal peningkatan produksi dan mobilitas pemasaran sehingga dapat menaikkan tingkat keuntungan dan kesejahteraan manusia.

2.2.2. Peranan Transportasi dalam Bidang Sosial

Perkembangan dan peranan transportasi dalam bidang ekonomi mengakibatkan bertambah luasnya kegiatan manusia. Transportasi juga telah

menimbulkan perubahan-perubahan, baik perubahan positif maupun negatif dalam kehidupan sosial masyarakat.

Pentingnya aksesibilitas dan kemudahan mendapatkan fasilitas transportasi mempengaruhi pola pembangunan pemukiman atau perumahan. Hal ini dapat ditunjukkan dengan banyaknya permukiman di Indonesia yang memiliki pola linier sepanjang jalan. Pemukiman yang pada awalnya berukuran relatif kecil sesuai kebutuhan, dikarenakan keterbatasan daerahnya untuk mendapatkan makanan dan bahan lainnya sebagai pendukung pemukiman mengakibatkan pemukiman tersebut menjadi berkembang. Pertambahan penduduk menuntut pelayanan transportasi dan perkembangan cara penyimpanan makanan. Pada waktu transportasi untuk makanan dan bahan bakar sudah mulai mudah, serta teknologi untuk menyimpan makanan dalam beberapa waktu sudah ditemukan, maka pemukiman yang permanen mulai terbentuk dan bertambah ramai. Perkembangan pemukiman ini menyebabkan pula perkembangan peralatan dan mesin-mesin sederhana, sehingga produktivitas dapat ditingkatkan.

Selanjutnya tempat pemukiman ini banyak berlokasi pada titik-titik transportasi yang penting, seperti di pinggir sungai dan laut, dikarenakan pada jaman dulu sarana transportasi yang paling mudah adalah transportasi air. Pemukiman atau kota di pinggir sungai atau laut itu dilengkapi dengan sarana terminal dan gudang karena kebutuhan akan perjalanan darat masih tetap diperlukan dan berkembang pada persimpangan-persimpangan jalan darat yang penting, tempat pemberhentian, dan titik penting lainnya. Kemudahan dalam berhubungan dengan daerah tetangga mengakibatkan meningkatnya keuntungan dalam berdagang dengan daerah tetangga yang pada akhirnya dapat meningkatkan pertumbuhan pemukiman di lokasi tersebut.

Pengaruh perkembangan transportasi juga dapat dilihat secara nyata akibatnya pada penduduk pedesaan. Akses untuk penduduk di pedesaan menjadi sangat terbuka sehingga mereka tidak terisolir lagi. Kebutuhan atau pelayanan yang dulu sangat terbatas menjadi mudah terjangkau, misalnya kebutuhan akan pendidikan dan kesehatan. Selain itu, penduduk desa dapat dengan mudah pergi ke kota besar

atau daerah lain untuk mencari penghasilan, keperluan mengunjungi keluarganya maupun rekreasi.

Dewasa ini, makin bertambah cepatnya penyediaan transportasi dengan biaya murah telah mengakibatkan bertambah luasnya variasi ruang kegiatan manusia. Penyebaran atau pemusatan lokasi pemukiman dan kegiatan ekonomi menjadi lebih mudah terbentuk. Hal ini mengakibatkan peningkatan migrasi dari daerah pedesaan ke daerah perkotaan, dan di daerah perkotaan juga terjadi migrasi dari pusat kota yang padat ke daerah pinggiran yang relatif masih sedikit penduduknya. Perubahan ini diakibatkan oleh penduduk yang secara sadar memilih cara dan lokasi kegiatan ekonomi yang mereka kehendaki. Mobilitas penduduk tersebut dapat menimbulkan terjadinya percampuran suku dan budaya yang berbeda dalam suatu wilayah. Orang-orang akan saling mengenal satu dengan lainnya dan kemudian akan saling menghormati suku maupun budaya yang berbeda-beda.

Selain memberikan dampak positif, adanya perubahan pada peningkatan transportasi juga memberikan dampak bernilai negatif. Misalnya adalah timbulnya pandangan tentang perbedaan status sosial di masyarakat yang dilihat dari kepemilikan alat transportasi, dimana orang yang memiliki kendaraan roda empat akan dipandang lebih 'tinggi' status sosialnya dipandang orang yang hanya memiliki kendaraan roda dua. Orang-orang yang biasanya berkendara atau melakukan perjalanan jauh dengan menggunakan pesawat terbang dipandang lebih tinggi status sosialnya dibanding orang yang hanya mampu menggunakan bus antar kota.

2.2.3. Peranan Transportasi dalam Bidang Politik

Transportasi juga berperan sangat penting di bidang politik. Pada saat terjadi situasi yang mengganggu atau mengancam keamanan suatu negara atau wilayah, transportasi menjadi alat yang sangat penting bagi Pemerintah untuk mengirimkan petugas atau pasukan keamanan dari pusat pemerintahan atau pusat keamanan ke daerah yang sedang mendapat gangguan atau ancaman keamanan.

Pada saat terjadinya proses demokrasi, yaitu pemilihan umum baik pemilihan kepala negara, kepala daerah maupun anggota parlemen, transportasi

Universitas Indonesia

menjadi alat yang penting untuk memobilisir masyarakat atau kelompok tertentu ke daerah lain pada saat memasuki masa-masa kampanye politik maupun pemungutan suara.

Sistem transportasi di suatu wilayah akan mencerminkan kinerja dari pemerintah di wilayah tersebut. Jaringan transportasi yang buruk, keamanan transportasi yang tidak aman, sistem transportasi yang kacau serta kualitas alat pengangkutan umum yang rendah mencerminkan kinerja pemerintahan yang buruk dalam menangani tatanan transportasi secara menyeluruh di wilayah tersebut dan begitu pula sebaliknya. Ketika dalam suatu wilayah sistem transportasinya telah tertata dengan sistem jaringan transportasi yang baik, keamanan yang terjamin serta alat-alat pengangkutan umum yang nyaman maka kinerja pemerintahannya dinilai cukup baik dalam menangani masalah-masalah transportasi di wilayah tersebut.

Transportasi memegang pengaruh yang dominan dalam suatu perputaran politik namun politik juga memegang pengaruh yang cukup dominan dalam keberlanjutan suatu sistem transportasi dalam suatu wilayah. Bagaimana pemerintah menentukan kebijakan-kebijakan dalam hal pengangkutan atau bagaimana pemerintah memberikan fasilitas transportasi yang sesuai dengan kebutuhan masyarakatnya merupakan kebijakan publik yang dipengaruhi oleh faktor-faktor politis. Pada akhirnya, politik akan mempengaruhi kualitas sistem transportasi serta segala elemen-elemen transportasi di dalamnya.

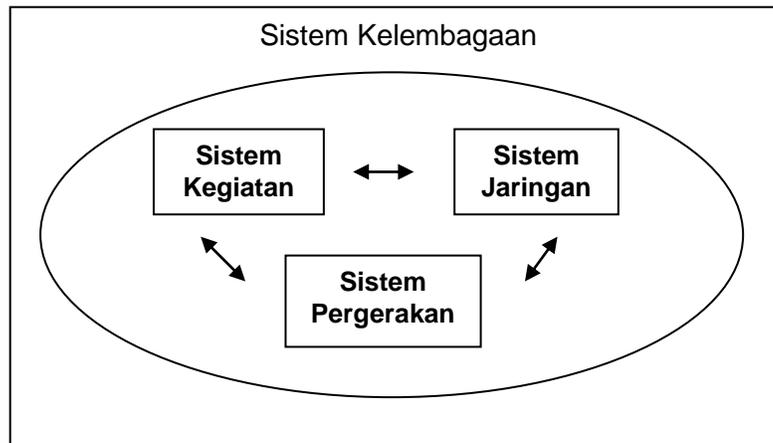
2.3. Pendekatan Sistem Transportasi

Dalam Falatehan (2005) disebutkan bahwa sistem transportasi secara menyeluruh (makro) dapat dipecahkan menjadi beberapa sistem yang lebih kecil (mikro) yang masing-masing saling terkait dan saling mempengaruhi.

Sistem transportasi mikro tersebut terdiri dari :

- a. Sistem kegiatan;
- b. Sistem jaringan prasarana transportasi;
- c. Sistem pergerakan lalu lintas;
- d. Sistem kelembagaan.

Sistem transportasi makro dapat ditunjukkan pada gambar 2.1 di bawah ini.



Sumber : Falatehan, 2005

Gambar 2.1.
Sistem Transportasi Makro

Pergerakan lalu lintas muncul karena adanya keinginan untuk memenuhi kebutuhan hidup manusia. Hal ini disebabkan karena kebutuhan manusia tidak dapat terpenuhi di tempat mereka berada sehingga mereka melakukan pergerakan untuk mendapatkan kebutuhannya. Setiap tata guna lahan atau *sistem kegiatan* mempunyai jenis kegiatan tertentu yang akan membangkitkan pergerakan dan akan menarik pergerakan lain dalam proses pemenuhan kebutuhan manusia.

Sistem tersebut merupakan sistem pola kegiatan tata guna lahan yang terdiri dari sistem pola kegiatan sosial, ekonomi, kebudayaan, dan lain-lain. Kegiatan yang timbul dalam sistem ini membutuhkan pergerakan sebagai alat pemenuhan kebutuhan setiap hari yang tidak dapat dipenuhi oleh tata guna lahan tersebut. Besarnya pergerakan sangat berkaitan erat dengan jenis dan intensitas kegiatan yang dilakukan.

Pergerakan manusia dan/atau barang tersebut sangat membutuhkan adanya moda transportasi (sarana) dan media (prasarana) tempat moda transportasi tersebut bergerak. Prasarana transportasi yang dibutuhkan tersebut merupakan sistem mikro yang kedua, yaitu *sistem jaringan* yang meliputi sistem jaringan jalan raya, kereta api, terminal bus, stasiun kereta api, bandara dan pelabuhan laut. Interaksi antara sistem kegiatan dan sistem jaringan tersebut menghasilkan pergerakan manusia atau

barang dalam bentuk pergerakan kendaraan dan/atau orang (jalan kaki) yang selanjutnya disebut dengan *sistem pergerakan*.

Sistem pergerakan yang aman, cepat, nyaman, murah, handal, dan sesuai dengan lingkungannya dapat tercipta jika pergerakan tersebut diatur oleh sistem rekayasa dan manajemen lalu lintas yang baik. Permasalahan kemacetan yang terjadi di kota besar biasanya timbul karena kebutuhan akan transportasi lebih besar daripada prasarana transportasi yang tersedia, atau prasarana tersebut tidak dapat berfungsi sebagaimana mestinya.

Sistem kegiatan, sistem jaringan, dan sistem pergerakan akan saling berpengaruh antara sistem yang satu dengan sistem yang lain. Perubahan pada sistem kegiatan akan mempengaruhi sistem jaringan sehingga berakibat pada perubahan tingkat pelayanan sistem pergerakan. Begitu juga perubahan pada sistem kegiatan terjadi karena adanya peningkatan mobilitas dan aksesibilitas dari sistem pergerakan yang ada.

Dalam sistem transportasi makro terdapat sistem mikro tambahan lain yang disebut dengan sistem kelembagaan, yang meliputi individu, kelompok, lembaga, dan instansi pemerintah serta swasta yang terlibat secara langsung maupun tidak langsung dalam setiap sistem mikro tersebut. Secara umum sistem kelembagaan yang berkaitan dengan masalah transportasi di Indonesia adalah sebagai berikut :

1. **Sistem Kegiatan**, dilakukan oleh Bappenas, Bappeda Tingkat I dan II, Bangda dan Pemerintah Daerah.
2. **Sistem Jaringan**, dilakukan oleh Kementerian Perhubungan (Darat, Laut, Udara), Ditjen Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum.
3. **Sistem Pergerakan**, dilakukan oleh DLLAJ, Organda, Kepolisian, dan masyarakat.

Bappenas, Bappeda, Bangda dan Pemerintah Daerah memegang peranan yang penting dalam menentukan sistem kegiatan melalui kebijakan atau regulasi yang dikeluarkan baik yang berskala wilayah, regional, maupun sektoral. Kebijakan sistem jaringan secara umum dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan, baik darat, laut

maupun udara serta kementerian Pekerjaan Umum melalui Direktorat Jenderal Bina Marga. Sedangkan sistem pergerakan dilakukan oleh DLLAJ, Organda, Kepolisian dan masyarakat sebagai pengguna jalan.

2.4. Sistem Jaringan Transportasi Jalan Raya

Pola pengembangan jaringan jalan merupakan gambaran dari suatu sistem jaringan jalan. Sistem jaringan jalan yang terstruktur dengan baik adalah suatu sistem jaringan jalan yang bagian-bagiannya memperoleh pembebanan yang seimbang. Sistem jaringan tersebut selain dapat melayani kebutuhan angkutan secara efisien juga dapat mendorong pertumbuhan daerah yang dilayaninya secara optimal.

Oleh sebab itu, untuk dapat memberikan pelayanan yang baik dalam bidang transportasi, berarti :

1. Jaringan jalan harus memiliki panjang yang cukup sehingga dapat mempertahankan tingkat pelayanan yang sesuai.
2. Jaringan jalan harus terstruktur dengan baik, dimana pembebanan dapat didistribusikan dengan seimbang sesuai peran dari setiap bagian dalam sistem yang ada, sehingga tercapai tingkat pelayanan yang optimal.

Untuk menunjang kinerja sasaran tersebut maka pemerintah merumuskan program pembangunan subsektor prasarana jalan sebagai berikut :

1. Program rehabilitasi dan pemeliharaan jalan dan jembatan dengan implementasi program melakukan pemeliharaan rutin dan berkala terhadap jalan dan kolektor.
2. Program peningkatan jalan dan pergantian jembatan dengan implementasi program peningkatan jalan arteri dan kolektor yang menghubungkan ibukota provinsi, terutama pada jalur lalu lintas termasuk terusan yadi daerah perkotaan serta ruas-ruas yang mendukung sektor strategis.
3. Program pembangunan jalan dan pembangunan jembatan dengan implementasi program pembangunan jalan dan jembatan yang mendukung kawasan andalan, outlet, pengembangan wilayah serta melengkapi struktur jaringan yang ada.

Sesuai pola pengembangan yang dituju, jaringan jalan yang direncanakan dapat menghubungkan kota dengan kota, kota dengan kawasan serta kawasan dengan kawasan sedemikian rupa sehingga baik kota maupun kawasan dapat berkembang secara optimal sesuai fungsi dan potensinya.

Dalam Undang-Undang nomor 38 tahun 2004 tentang Jalan dan Peraturan Pemerintah nomor 34 tahun 2006 tentang Jalan, pengelompokan jalan diklasifikasikan berdasarkan peruntukkannya, yang terdiri atas jalan umum dan jalan khusus. Jalan umum dikelompokkan menurut sistem, fungsi, status, dan kelas. Jalan khusus bukan diperuntukkan bagi lalu lintas umum dalam rangka distribusi barang dan jasa yang dibutuhkan. Sementara sistem jaringan jalan terdiri atas sistem jaringan jalan primer dan sistem jaringan jalan sekunder.

Sistem jaringan jalan primer merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional, dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat-pusat kegiatan.

Sistem jaringan jalan sekunder merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan.

2.4.1. Klasifikasi Jalan Umum berdasarkan Fungsi

Dalam Undang-Undang nomor 38 tahun 2004 tentang Jalan dan Peraturan Pemerintah nomor 34 tahun 2006 tentang Jalan, disebutkan bahwa jalan umum menurut fungsinya dikelompokkan ke dalam 4 kelompok, yaitu:

1. Jalan Arteri, merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna.
2. Jalan Kolektor, merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi.

3. Jalan Lokal, merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.
4. Jalan Lingkungan, merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat, dan kecepatan rata-rata rendah.

2.4.2. Klasifikasi Jalan Umum berdasarkan Status

Dalam Undang-Undang nomor 38 tahun 2004 tentang Jalan dan Peraturan Pemerintah nomor 34 tahun 2006 tentang Jalan disebutkan pula bahwa jalan umum menurut statusnya dikelompokkan ke dalam 5 kelompok, yaitu:

1. Jalan Nasional, merupakan jalan arteri dan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan antaribukota provinsi, dan jalan strategis nasional, serta jalan tol.
2. Jalan Provinsi, merupakan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten/kota, atau antaribukota kabupaten/kota, dan jalan strategis provinsi.
3. Jalan Kabupaten, merupakan jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer yang tidak termasuk jalan nasional dan jalan provinsi, yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, antaribukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat kegiatan lokal, antarpusat kegiatan lokal, serta jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder dalam wilayah kabupaten, dan jalan strategis kabupaten.
4. Jalan Kota, merupakan jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder yang menghubungkan antarpusat pelayanan dalam kota, menghubungkan pusat pelayanan dengan persil, menghubungkan antarpersil, serta menghubungkan antarpusat pemukiman yang berada di dalam kota.
5. Jalan Desa, merupakan jalan umum yang menghubungkan kawasan dan/atau antarpemukiman di dalam desa, serta jalan lingkungan.

2.5. Jenis-jenis Transportasi

Jenis-jenis transportasi terbagi menjadi tiga yaitu:

1. Transportasi darat : kendaraan bermotor, kereta api, gerobak yang ditarik oleh hewan (kuda, sapi, kerbau), atau manusia. Moda transportasi darat dipilih berdasarkan faktor-faktor seperti jenis dan spesifikasi kendaraan, jarak perjalanan, tujuan perjalanan, ketersediaan moda, ukuran kota dan kerapatan permukiman, serta faktor sosial-ekonomi.
2. Transportasi air (sungai, danau, laut) : kapal, tongkang, perahu, rakit.
3. Transportasi udara : pesawat terbang.

Transportasi udara dapat menjangkau tempat-tempat yang tidak dapat ditempuh dengan moda darat atau laut, di samping mampu bergerak lebih cepat dan mempunyai lintasan yang lurus, serta praktis bebas hambatan.

Menurut Vuchic dalam Tiro (1996), moda transportasi dikelompokkan menjadi 3 moda sesuai kapasitasnya, yaitu :

1. Moda kapasitas rendah atau *para transit*, yaitu angkutan kota sejenis minibus.
2. Moda kapasitas menengah atau *street transit*, yaitu moda yang menggunakan sarana jalan bercampur dengan moda transportasi jenis lain, bus reguler, bus cepat, bus troller, bus gandeng, bus *doubledrecker* dan *trem*.
3. Moda kinerja tinggi atau *semi rapid transit* dan *rapid transit*, yang dalam pengoperasiannya sebagian terpisah menurut jalurnya sendiri dan sebagian masih bercampur dengan angkutan lain, walaupun mempunyai jalur sendiri.

Berdasarkan moda yang dapat digunakan menjadi *commuter transit*, moda transportasi dapat dikelompokkan menjadi 5, yaitu :

1. *Car pooling*, yaitu penggunaan sebuah kendaraan pribadi untuk beberapa orang (2-9 orang).
2. *Vappools*, yaitu minibus yang dipakai bersama oleh 7-15 orang.
3. *Subscription bus*, yaitu bus carteran yang dimanfaatkan secara berkelompok.
4. *Express commuter bus*, yaitu bus ekspres yang dioperasikan pada jam-jam sibuk.

5. *Commuter rail*, yaitu kereta api regional yang dioperasikan dengan frekuensi yang tinggi selama jam-jam sibuk.

2.6. Masalah Transportasi

Perkembangan transportasi selain memberikan manfaat kepada masyarakat, juga menimbulkan beberapa masalah sebagai akibat adanya transportasi tersebut, antara lain :

2.6.1. Pencemaran Lingkungan

Menurut Undang-Undang Nomor 32 tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup disebutkan bahwa pencemaran lingkungan hidup adalah masuk atau dimasukkannya makhluk hidup, zat, energi, dan/atau komponen lain ke dalam lingkungan hidup oleh kegiatan manusia sehingga melampaui baku mutu lingkungan hidup yang telah ditetapkan. Kriteria baku kerusakan lingkungan hidup adalah ukuran batas perubahan

Polusi udara adalah kehadiran satu atau lebih substansi fisik, kimia, atau biologi di atmosfer dalam jumlah yang dapat membahayakan kesehatan manusia, hewan, dan tumbuhan, mengganggu estetika dan kenyamanan, atau merusak properti.

2.6.2. Konsumsi Energi

Bahan bakar adalah material dengan suatu jenis energi yang bisa diubah menjadi energi berguna lainnya. Bahan bakar yang digunakan untuk transportasi darat berasal dari BBM atau bahan bakar minyak. Berdasarkan Undang-undang Nomor 22 tahun 2001 tentang Minyak dan Gas Bumi, disebutkan bahwa Bahan Bakar Minyak adalah bahan bakar yang berasal dan/atau diolah dari minyak bumi.

Berdasarkan data dari Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral, dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) volume BBM bersubsidi di tahun 2010 ditetapkan sebesar 36.504.775 kiloliter, namun realisasi di tahun tersebut lebih tinggi mencapai 39.234.618 kiloliter. Di tahun sebelumnya, kuota BBM bersubsidi ditetapkan 36.854.448 kiloliter, namun realisasi di tahun 2009 mencapai 37.837.611 kiloliter. Ini menunjukkan bahwa konsumsi bahan bakar minyak mengalami

peningkatan tiap tahun dan tentu akan mengurangi jumlah minyak bumi yang ada di bumi.

2.6.3. Lahan dan Estetika

Lahan merupakan bagian dari bentang lahan (*landscape*) yang meliputi lingkungan fisik termasuk iklim, topografi/relief, hidrologi tanah dan keadaan vegetasi alami yang semuanya secara potensial akan berpengaruh terhadap penggunaan lahan. Untuk mengatur lahan-lahan di Indonesia agar bisa digunakan untuk sarana maupun prasarana transportasi dan pemukiman, diperlukan suatu pola tata guna lahan yang terencana dengan baik. Tata Guna Lahan (*land use*) adalah suatu upaya dalam merencanakan penggunaan lahan dalam suatu kawasan yang meliputi pembagian wilayah untuk pengkhususan fungsi-fungsi tertentu. Masalah saat ini muncul karena tata guna lahan tidak terencana dengan baik, sehingga perencanaan sistem transportasi di suatu wilayah terkesan hanya tambal sumbal. Ini berakibat pada kurang bagusnya lahan dan estetika suatu wilayah.

2.6.4. Kemacetan Lalu lintas

Kemacetan adalah situasi atau keadaan tersendatnya atau bahkan terhentinya lalu lintas. Faktor-faktor penyebab kemacetan lalu lintas antara lain: tidak seimbangny luas atau kapasitas jalan dengan jumlah kendaraan bermotor, ledakan penduduk, peningkatan penggunaan kendaraan pribadi, rendahnya kualitas angkutan umum, kurangnya disiplin dari para pengguna jalan serta kurangnya penanganan dari Pemerintah. Masalah kemacetan inilah yang paling nyata terjadi di hampir semua wilayah sebagai akibat makin meningkatnya sistem transportasi di suatu wilayah.

Dalam Falatehan (2005) disebutkan bahwa kemacetan terjadi karena adanya kepadatan dalam penggunaan suatu fasilitas. Akan tetapi kemacetan tidak sama dengan kepadatan (Muth, 1975, dalam Chaerawati, 2004). Dalam kemacetan lalu lintas, umumnya terjadi karena pemakai jalan tidak membayar biaya perjalanan secara penuh akibat pemakaian jalan. Pemakai jalan hanya membayar biaya langsung

yang dikeluarkan sendiri, tanpa memperhitungkan akibat tidak langsung pada orang lain.

Terjadinya kemacetan lalu lintas, akan memberikan dampak negatif yang cukup besar, antara lain :

1. Kerugian waktu, karena kecepatan perjalanan yang rendah.
2. Pemborosan energi, karena pada kecepatan rendah konsumsi bahan bakar lebih rendah.
3. Keausan kendaraan lebih tinggi, karena waktu yang lebih lama untuk jarak yang pendek, pendingin mesin atau radiator tidak berfungsi dengan baik dan penggunaan rem yang lebih tinggi.
4. Peningkatan polusi udara karena pada kecepatan rendah konsumsi energi lebih tinggi, dan mesin tidak beroperasi pada kondisi yang optimal.
5. Peningkatan angka stress pada pengguna jalan.
6. Mengganggu kelancaran kendaraan darurat seperti ambulans, pemadam kebakaran dalam menjalankan tugasnya.

2.7. Pola Transportasi Makro Provinsi DKI Jakarta

Dalam rangka mengatasi permasalahan kemacetan dan meningkatkan pelayanan dan penyediaan jasa transportasi yang aman, terpadu, tertib, lancar, nyaman, ekonomis, efisien, efektif, dan terjangkau oleh masyarakat terutama di Provinsi DKI Jakarta dan sekitarnya, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta menyusun suatu pola transportasi makro dalam Peraturan Gubernur DKI Jakarta nomor 103 tahun 2007 tentang Pola Transportasi Makro sebagai perwujudan tatanan transportasi wilayah.

Dalam Peraturan Gubernur nomor 103 tahun 2007 disebutkan bahwa arahan pengembangan sistem transportasi adalah :

- a. Mengoptimalkan penggunaan angkutan umum sebagai tulang punggung sistem dan menerapkan kebijakan manajemen permintaan (*Transport Demand Management/TDM*) serta penyediaan jaringan jalan sebagai pendukungnya;

- b. Meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas di daerah dan sekitarnya, serta menata ulang moda transportasi secara terpadu;
- c. Memasyarakatkan sistem angkutan umum massal;
- d. Meningkatkan jaringan jalan;
- e. Menggalakkan penggunaan angkutan umum; dan
- f. Mengurangi penggunaan kendaraan pribadi.

Sementara itu perencanaan pengembangan sistem transportasi terdiri dari :

- a. Pengembangan sistem angkutan umum bus;
- b. Pengembangan sistem angkutan umum massal;
- c. Pengembangan sistem jaringan jalan;
- d. Pengembangan sistem angkutan jalan rel;
- e. Pengembangan sistem transportasi alternatif; dan
- f. Pengembangan kebijakan pendukung.

Perencanaan pengembangan sistem transportasi dilakukan secara bertahap, mulai tahun 2004 sampai dengan 2007, tahun 2007 sampai dengan tahun 2010, dan tahun 2010 sampai dengan tahun 2020.

Pengembangan sistem angkutan umum bus terdiri dari :

1. Penataan trayek yang meliputi restrukturisasi trayek akibat pembangunan Busway dan pengembangan angkutan pengumpan (*feeder service*) untuk menunjang Busway.
2. Rasionalisasi angkutan umum bus merupakan rasionalisasi terhadap jumlah angkutan umum yang beroperasi di Daerah.

Pengembangan sistem angkutan umum massal terdiri dari :

1. Jaringan *Bus Rapid Transit*, yang selanjutnya disebut *Bus Priority*, yang terdiri dari :
 - a. Koridor Blok M-Kota;
 - b. Koridor Pulogadung-Harmoni;
 - c. Koridor Kalideres-Harmoni;
 - d. Koridor Pulogadung-Dukuh Atas;

- e. Koridor Kampung Melayu-Ancol;
 - f. Koridor Ragunan-Kuningan;
 - g. Koridor Kampung Rambutan-Kampung Melayu;
 - h. Koridor Lebak Bulus-Harmoni;
 - i. Koridor Pinang Ranti-Grogol-Pluit;
 - j. Koridor Cililitan-Tanjung Priok;
 - k. Koridor Pulo Gebang-Kampung Melayu;
 - l. Koridor Pluit-Tanjung Priok;
 - m. Koridor Pondok Kelapa-Blok M;
 - n. Koridor UI-Pasar Minggu-Manggarai;
 - o. Koridor Ciledug-Blok M.
2. Jaringan LRT (*Light Rail Transit*), yang terdiri dari :
- a. Jaringan LRT Monorail Green Line;
 - b. Jaringan LRT Monorail Blue Line.
3. Angkutan Massal MRT (*Mass Rapid Transit*), terdiri dari :
- a. Tahap 1 Jaringan MRT Lebak Bulus-Dukuh Atas;
 - b. Tahap 2 Jaringan MRT Dukuh Atas-Kampung Bandan

Pelaksanaan pengembangan sistem jaringan jalan dilakukan dengan cara :

- 1. Menambah dan meningkatkan kapasitas ruas jalan;
- 2. Meningkatkan kapasitas simpang, dan
- 3. Membangun dan menyelesaikan jalan tol yang berada di wilayah Provinsi DKI Jakarta.

Pelaksanaan pengembangan sistem jaringan rel terdiri dari :

- 1. Pengembangan kereta rel Jabodetabek;
- 2. Pengembangan infrastruktur kereta api berupa peningkatan kapasitas dengan double tracking; dan
- 3. Pembangunan lintasan tidak sebidang pada persilangan dengan jalan raya.

Pelaksanaan

Pelaksanaan pengembangan sistem transportasi alternatif merupakan pengembangan angkutan sungai dengan memanfaatkan kanal/sungai.

Pelaksanaan pengembangan kebijakan pendukung dilakukan kegiatan yang terdiri dari :

1. Penerapan Transportation Demand Management (manajemen permintaan Lalu lintas);
2. Pengembangan sistem informasi dan kendali lalu lintas (pembatasan lalu lintas);
3. Pengembangan fasilitas pejalan kaki (pedestrianisasi).

2.8. Kebijakan Publik

Kebijakan publik adalah suatu keputusan yang dimaksudkan untuk tujuan mengatasi permasalahan yang muncul dalam suatu kegiatan tertentu yang dilakukan oleh instansi pemerintah dalam rangka penyelenggaraan pemerintahan (Mustopadidjaja, 2002). Pada sudut pandang lain, Hakim (2003) mengemukakan bahwa studi kebijakan publik mempelajari keputusan-keputusan pemerintah dalam mengatasi suatu masalah yang menjadi perhatian publik. Beberapa permasalahan yang dihadapi oleh Pemerintah sebagian disebabkan oleh kegagalan birokrasi dalam memberikan pelayanan dan menyelesaikan persoalan publik. Kegagalan tersebut adalah *information failures, complex side effects, motivation failure, rentseeking, second best theory, implementation failures*.

Berdasarkan stratifikasinya, kebijakan publik dapat dilihat dari tiga tingkatan, yaitu kebijakan umum (strategi), kebijakan manajerial, dan kebijakan teknis operasional. Selain itu, dari sudut manajemen, proses kerja dari kebijakan publik dapat dipandang sebagai serangkaian kegiatan yang meliputi : pembuatan kebijakan, pelaksanaan dan pengendalian, serta evaluasi kebijakan.

Menurut Dunn (1994), proses analisis kebijakan adalah serangkaian aktivitas dalam proses kegiatan yang bersifat politis. Aktivitas politis tersebut diartikan sebagai proses pembuatan kebijakan dan divisualisasikan sebagai serangkaian tahap yang saling tergantung, yaitu : (a).penyusunan agenda, (b).formulasi kebijakan, (c).adopsi kebijakan, (d).implementasi kebijakan, (e).penilaian kebijakan.

Universitas Indonesia

Menurut Mustopadidjaja (2002), proses formulasi kebijakan dapat dilakukan melalui tujuh tahapan sebagai berikut :

1. Pengkajian persoalan. Tujuannya adalah untuk menemukan dan memahami hakekat persoalan dari suatu permasalahan dan kemudian merumuskannya dalam hubungan sebab akibat.
2. Penentuan tujuan. Adalah tahapan untuk menentukan tujuan yang hendak dicapai melalui kebijakan publik yang segera akan diformulasikan.
3. Perumusan alternatif. Alternatif adalah sejumlah solusi pemecahan masalah yang mungkin diaplikasikan untuk mencapai tujuan yang telah ditentukan.
4. Penyusunan model. Model adalah penyederhanaan dan kenyataan persoalan yang dihadapi yang diwujudkan dalam hubungan kausal. Model dapat dibangun dalam berbagai bentuk, misalnya model skematik, model matematika, model fisik, model simbolik, dan lain-lain.
5. Penentuan kriteria. Analisis kebijakan memerlukan kriteria yang jelas dan konsisten untuk menilai alternatif kebijakan yang ditawarkan. Kriteria yang dapat dipergunakan antara lain kriteria ekonomi, hukum, politik, teknis, administrasi, peran serta masyarakat, dan lain-lain.
6. Penilaian alternatif. Penilaian alternatif dilakukan dengan menggunakan kriteria dengan tujuan untuk mendapatkan gambaran lebih jauh mengenai tingkat efektivitas dan kelayakan setiap alternatif dalam pencapaian tujuan.
7. Perumusan rekomendasi. Rekomendasi disusun berdasarkan hasil penilaian alternatif kebijakan yang diperkirakan akan dapat mencapai tujuan secara optimal dan dengan kemungkinan dampak yang sekecil-kecilnya.

Kebijakan publik pada dasarnya tidak permanen, tetapi harus selalu disesuaikan, karena adanya perubahan keadaan, baik masalah politik, sosial, ekonomi maupun adanya informasi yang berubah. Perubahan kebijakan publik dilakukan setelah adanya evaluasi. Perubahan dalam kebijakan publik dengan demikian adalah dinamis mengikuti perubahan yang didorong oleh perubahan lingkungan di luar maupun dari dalam organisasi publik tersebut.

2.9. Penelitian Terdahulu

Penelitian-penelitian dengan metode AHP telah banyak digunakan pada bidang sosial, politik, maupun teknologi. Sebagian besar digunakan untuk mengambil keputusan dari beberapa pilihan kebijakan yang harus dipilih.

2.9.1. Penelitian Terdahulu tentang Transportasi

Penelitian terdahulu yang membahas tentang lalu lintas dan sistem transportasi antara lain pernah dilakukan oleh Rahmani (2000), Silalahi (2001), Yafiz (2002), dan Chaerawati (2004).

Rahmani (2000) melakukan Analisa tentang Perkembangan Transportasi dan Sistem Spasial di kota Bogor. Kesimpulan dari penelitian yang dilakukan adalah bahwa berdasarkan ukuran pemusatan penggunaan lahan untuk perjalanan kendaraan umum, daerah asalnya adalah daerah *land use* perumahan dan pertanian lahan kering, sedangkan daerah tujuan adalah *land use* jasa dan perdagangan. Kendaraan pribadi tidak ditemukan terspesialisasi daerah asal dan tujuan. Sedangkan berdasarkan pola spasial pemusatan, *land use* perumahan dan pertanian lahan kering berada di pinggir kota Bogor, sedangkan *land use* jasa perdagangan berada di jalur utama.

Silalahi (2001) yang melakukan penelitian tentang pola pendapatan dan pengeluaran sopir angkutan dan faktor-faktor yang mempengaruhinya, menyimpulkan bahwa para sopir angkutan menginginkan agar ada pengurangan jumlah angkutan kota (67%) untuk mengurangi persaingan diantara mereka. Selain itu, mereka meyakinkan bahwa adanya trayek tidak resmi dan tidak adanya terminal dalam kota adalah penyebab utama angkutan kota tidak teratur.

Yafiz (2002) melakukan analisis tentang kinerja jasa transportasi angkutan kota di kota Pekanbaru. Dari analisis yang dilakukan pada tahun 2002, disimpulkan bahwa pengaturan rute/trayek angkutan kota di Pekanbaru belum dilakukan dengan efisien. Terdapat permintaan yang tidak stabil antara jumlah kendaraan dengan ketersediaan calon pengguna jasa angkutan kota. Jumlah armada angkutan kota sudah melebihi target jumlah angkutan kota yang ideal dan tidak diperlukan lagi adanya penambahan armada yang baru.

Universitas Indonesia

Chaerawati (2004) melakukan analisis tentang permintaan angkutan kota serta keterkaitannya terhadap tata ruang wilayah kota Bogor. Dari hasil analisisnya dapat disimpulkan bahwa terdapat kelebihan jumlah angkutan kota yang dilihat dari perbandingan antara jumlah penumpang dan kapasitas angkutan kota. Disarankan bahwa pemerintah kota Bogor harus bersikap lebih selektif dalam menentukan jumlah dan alokasi angkutan kota serta jaringan trayek yang ada.

2.9.2. Penelitian Terdahulu tentang Kemacetan Lalu Lintas

Penelitian terdahulu yang membahas tentang kemacetan lalu lintas antara lain pernah dilakukan oleh Iswanto (2002), Meilayanti (2004), Rahayu (2006), Firdausi (2006), dan Sapta (2009).

Iswanto (2002) melakukan penelitian tentang Faktor-Faktor Pendorong Terjadinya Kemacetan Lalu Lintas di Jalan Arteri Primer Kawasan Pasar Ungaran Kabupaten Semarang. Setelah dilakukan penelitian dengan metode Delphi, diperoleh kesimpulan bahwa faktor perilaku awak angkutan umum merupakan faktor yang paling dominan yang mendorong terjadinya kemacetan lalu lintas di jalan arteri primer kawasan Pasar Ungaran, dengan tidak mengesampingkan faktor-faktor yang lainnya. Perlu adanya kebijakan guna mengatasi permasalahan kemacetan lalu lintas di lokasi studi dengan mengacu pada faktor perilaku awak angkutan umum pada khususnya dan faktor-faktor lain pada umumnya seperti perlu adanya pagar pembatas jalan atau median di depan Pasar Ungaran guna menghalangi perilaku awak angkutan umum yang memutar balik kendaraan dan sebagainya.

Meilayanti (2004) melakukan penelitian tentang Perbandingan Analisa Kemacetan Lalu Lintas Rutin akibat *Bottleneck* pada Ruas Jalan dengan Hambatan dengan *Deterministic Queuing Analysis* dan dengan *Shock-Wave Analysis*. Penelitian dilakukan untuk menguji metode *Deterministic Queuing Analysis* dan *Shock-Wave Analysis* untuk menganalisa kemacetan lalu lintas rutin akibat *bottleneck* pada ruas jalan dengan hambatan (*non freeway*) berdasarkan prinsip dinamika lalu lintas. Penelitian bertujuan untuk mendapatkan rekomendasi mengenai penggunaan metode yang tepat dalam menganalisa kemacetan lalu lintas rutin akibat *bottleneck* pada ruas

Universitas Indonesia

jalan dengan hambatan, *deterministic queuing method* atau *shock-wave method*. Diperoleh kesimpulan bahwa hasil analisa kemacetan lalu lintas rutin akibat *bottleneck* dengan *Shock-Wave Analysis* jauh lebih besar estimasinya daripada hasil analisa dengan *Deterministic Queuing Analysis*, baik analisa secara grafis (*time-space diagram* dan *queuing diagram*) maupun analisis. Kedua metode tersebut pada dasarnya adalah berbeda pendekatannya, oleh karena itu hasil yang diperoleh sangat berbeda bila dibandingkan. Pada *Shock-Wave Analysis*, mempertimbangkan *traffic dynamic* sebaliknya dengan *Deterministic Queuing Analysis*. Dalam *traffic dynamic*, arus lalu lintas berubah secara konstan berdasarkan ruang dan waktu sebagai hasil interaksi antara pengemudi, kendaraan dan jalan.

Rahayu (2006) melakukan Kajian Kemacetan Lalu Lintas pada Ruas Jalan Medan-Binjai. Analisa dilakukan secara deskriptif analitis dan pengujian hipotesis menggunakan statistik non parametrik Chi Square. Kesimpulan dari kajian yang dilakukan menunjukkan bahwa pada persimpangan Sei Mencirim menuju terminal Pinang Baris yang berpotongan dengan Jalan Gatot Subroto menuju ke arah Binjai, kemacetan yang terjadi memiliki angka kejenuhan $1,33 > 0,9$. Pada persimpangan kompos menuju jalan Mulyorejo berpotongan dengan jalan Gatot Subroto ke arah Binjai menunjukkan $0,741 < 0,8$, angka ini menunjukkan hampir jenuh. Pada jalan Gatot Subroto menuju Binjai sampai simpang Mencirim angka menunjukkan $0,57 < 0,8$ yang berarti ruang terbatas bebas dari daerah konflik. Hubungan antara terjadinya kemacetan lalu lintas pada ruas jalan Medan-Binjai menyebabkan aktivitas sosial dan ekonomi masyarakat menjadi menurun. Hasil penelitian menunjukkan terdapat hubungan yang signifikan antara tingkat kemacetan dengan terjadinya penurunan aktivitas sosial sebesar 0,524. Sedangkan hubungan antara tingkat kemacetan dengan penurunan aktivitas ekonomi menunjukkan angka sebesar 17,684.

Firdausi (2006) melakukan penelitian tentang Pola Kemacetan Lalu Lintas di Pusat Kota Bandar Lampung. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kemacetan lalu-lintas di pusat Kota Bandar Lampung membentuk suatu pola yang sistemik. Sistem kemacetan lalu-lintas terbentuk karena kawasan kemacetan saling berkaitan. Kaitan

kawasan kemacetan dibentuk oleh pola pergerakan arus kendaraan pada sistem jaringan jalan yang ada. Sistem jaringan jalan pusat Kota Bandar Lampung terbentuk oleh tata-guna bangunan yang telah terbangun lebih dulu. Posisi pertokoan dan bangunan lainnya yang berada ditepi badan ruas jalan sangat mempengaruhi pola pembentukan dan pengembangan sistem jaringan jalan berikutnya. Lebar badan jalan yang dibatasi oleh bangunan gedung disisi kiri-kanan ruas jalan membatasi kapasitas daya tampung volume arus pergerakan lalu lintas kendaraan. Alternatif pemecahan masalah kemacetan lalu lintas di CBD kota Bandar Lampung dilakukan dengan penataan ruang dan gedung di kawasan CBD, relokasi PKL, penambahan fasilitas lalu lintas, peningkatan disiplin pengguna jalan, hingga pembuatan jembatan penyeberangan di beberapa titik macet.

Sapta (2009) melakukan penelitian tentang Analisis Dampak Kemacetan Lalu Lintas terhadap Sosial Ekonomi Pengguna Jalan dengan *Contingent Valuation Method* (CVM) (Studi Kasus : Kota Bogor, Jawa Barat). Berdasarkan hasil penelitian, kemacetan mengakibatkan pengguna jalan merasakan stress, waktu terbuang, mengurangi jam belajar atau jam kerja, pemborosan bensin, dan hilangnya pendapatan. Pengeluaran pembelian BBM dalam kondisi lalu lintas normal untuk pengguna mobil adalah sebesar Rp. 13.933,25, sedangkan motor Rp. 13.238,32. Namun apabila mereka terjebak kemacetan maka biaya tersebut meningkat menjadi sebesar Rp. 19.171,12 dan motor Rp. 18.221,38. Perhitungan pendapatan yang hilang akibat kemacetan untuk pengendara mobil adalah sebesar Rp 6.301,00, pengguna sepeda motor Rp 2.800,58, sedangkan pengguna angkutan umum Rp 2.254,05 setiap harinya. Total pendapatan yang hilang dari pengguna jalan adalah Rp 11.356,12. Total hilangnya pendapatan akibat kemacetan di Kota Bogor adalah Rp 7.377.321.660,00 per hari. Penggunaan metode CVM menghasilkan nilai rata-rata WTA yang diekspresikan responden untuk pengguna mobil sebesar Rp 12.963,56, pengguna motor Rp 7.265,71, dan penumpang angkutan umum Rp 5.225,23. Variabel-variabel yang mempengaruhi besarnya nilai WTA pengguna jalan secara

signifikan adalah variabel pendidikan, pendapatan, jenis pekerjaan, umur, durasi terkena kemacetan, jarak tujuan perjalanan, dan kategori pengguna jalan.

2.9.3. Penelitian Terdahulu dengan Menggunakan Metode AHP

Penelitian terdahulu dengan menggunakan metode AHP, antara lain pernah dilakukan oleh Prajugo (2009) di bidang sistem informasi, Kurniawan (2009) di bidang telekomunikasi, dan Nurdiana (2009) di bidang perbankan.

Prajugo (2009) melakukan penelitian tentang Penerapan AHP dalam Pengambilan Keputusan Pemilihan Sistem Informasi Akuntansi Pada PT. KDM Di Surabaya. Dalam penelitian disebutkan bahwa penggunaan sistem informasi yang berbasis pada teknologi informasi komputer sudah menjadi bagian yang tidak terpisahkan untuk memenangkan persaingan suatu badan usaha. Kesalahan dalam pemilihan sistem informasi yang diimplementasikan akan memberikan dampak negatif pada kegiatan usaha suatu badan usaha. Mengingat kompleksitas faktor yang perlu dipertimbangkan dalam melakukan pengambilan keputusan pemilihan sistem informasi akuntansi, maka melalui proses *workshop meeting* dan diskusi dari pemangku kepentingan diperoleh 7 (tujuh) faktor yang paling mempengaruhi pemilihan sistem informasi akuntansi di PT. KDM yaitu : kesesuaian fungsionalitas, kesenjangan terhadap sistem terdahulu, manajemen proyek yang matang, fleksibilitas, keandalan, biaya perolehan dan reputasi yang baik. Berdasarkan hasil analisa AHP, diperoleh rekomendasi bahwa sistem Accurate sebagai sistem informasi akuntansi yang paling sesuai digunakan di PT KDM.

Kurniawan (2009) melakukan penelitian studi kasus pada PT. ZTE Indonesia tentang Sistem Penunjang Keputusan Dalam Penentuan Prioritas Pemilihan Proyek Transmisi SDH Menggunakan Metode AHP dan *Expert Choice*. Dalam penelitiannya disampaikan bahwa ketersediaan media transmisi menjadi sangat penting ketika sebuah perusahaan penyedia layanan telekomunikasi (*operator telekomunikasi*) ingin menggelar jaringan di wilayah operasionalnya. Sistem transmisi menggunakan fiber optik menjadi pilihan dikarenakan kemampuan transfer signal yang baik dan memiliki kapasitas yang besar. Penting bagi sebuah vendor

Universitas Indonesia

telekomunikasi untuk menjadi mitra yang baik bagi operator telekomunikasi dalam membangun jaringan telekomunikasi mereka, khususnya jaringan transmisi fiber optik menggunakan perangkat SDH. Hal tersebut dapat dilakukan dengan melakukan persiapan yang baik dan matang ketika sebuah vendor mengikuti proses tender pengadaan dan pembangunan jaringan transmisi fiber optik menggunakan perangkat SDH. Terdapat kriteria-kriteria penting, yang perlu dijadikan bahan pertimbangan ketika sebuah vendor mengikuti tender yang diadakan oleh operator terkait dengan tujuan apa yang ingin dicapai dari tender tersebut. Dalam penelitian dengan menggunakan metode AHP dilakukan pemilihan prioritas terhadap proyek transmisi SDH yang ditenderkan oleh beberapa operator di Indonesia. Dari hasil perhitungan dan pengolahan data didapatkan bahwa proyek transmisi SDH di Telkom menjadi prioritas pertama, diikuti oleh NTS di prioritas kedua, kemudian Indosat di prioritas ketiga.

Nurdiana (2009) melakukan analisa tentang pemilihan Bank sebagai tempat menabung dengan menggunakan metode AHP. Dari hasil analisis yang dilakukan didapatkan faktor yang mempengaruhi masyarakat dalam memilih bank dengan preferensi tertinggi hingga terendah yaitu fasilitas ATM, kepuasan terhadap fasilitas pelayanan customer, suku bunga, biaya administrasi dan CAR (*Capital Adequacy Ratio*). Dalam melakukan pemilihan bank sebagai tempat menabung didapatkan alternatif yang paling tepat berdasarkan tingkat preferensi tertinggi yaitu Bank BCA dengan persentase 38.7 %, Bank Mandiri dengan persentase 33.7 %, dan Bank BNI dengan persentase 27.6 %.

2.9.4. Penelitian Terdahulu tentang Transportasi dengan Metode AHP

Penelitian terdahulu yang membahas tentang lalu lintas dan sistem transportasi dengan menggunakan metode AHP, antara lain pernah dilakukan oleh Pefridiyono (2003), Falatehan (2005), Najid, Sjafruddin, Tamin, dan Santoso (2005), dan Sukarto (2006).

Pefridiyono (2003) melakukan penelitian tentang Prioritas Penanganan Permasalahan Transportasi Pada Jalan Arteri Primer di Kota Pekalongan. Teknik

Universitas Indonesia

analisis yang digunakan adalah analisis hierarki proses dengan menganalisis 3 (tiga) variabel strategi perbaikan kebijakan prioritas alternatifnya yaitu perbaikan kebijakan parkir, perbaikan pedestrian, dan perbaikan sistem lampu. Kemudian analisis variabel berikutnya adalah variabel strategi mengelola kebutuhan transportasi dengan 4 (empat) alternatif yaitu perbaikan pedestrian, pembangunan jalan baru, perbaikan geometri, dan pelebaran jalan. Dari hasil analisis diketahui bahwa sistem kebutuhan transportasi menjadi pertimbangan utama disamping sistem rekayasa dan manajemen serta ketersediaan sarana dan prasarana.

Falatehan (2005) menganalisa tentang kebijakan untuk mengatasi kemacetan lalu lintas di kota Bogor. Dari hasil analisisnya disimpulkan bahwa sumber utama dari kemacetan di kota Bogor adalah jumlah kendaraan yang melebihi kapasitas. Pelaku utama penyebab kemacetan adalah pemerintah. Hal ini dikarenakan kurang ketatnya Pemerintah Kota Bogor dalam menegakkan aturan, diantaranya pembatasan atas pemberian izin jumlah kendaraan maupun kawasan perdagangan di kota Bogor. Prioritas utama untuk mengatasi kemacetan di kota Bogor adalah dengan mengurangi jumlah angkutan kota dan/atau mengganti moda transportasi umum. Hal ini dikarenakan jumlah kendaraan dari tahun ke tahun mengalami peningkatan. Kebijakan berikutnya adalah pengaturan trayek angkutan umum dan perbaikan prasarana lalu lintas.

Najid, Sjafruddin, Tamin, dan Santoso (2005) melakukan penelitian untuk mendapatkan strategi penentuan prioritas jalan yang perlu ditingkatkan di Kota Bandung, dengan judul penelitian "*Determination Priority of Road Improvement Alternative Based On Region Optimization, Case Study Bandung City Indonesia*". Metode analisis yang digunakan adalah analisis hirarki proses, dimana terdapat enam kriteria yang dianalisis yaitu : *Ratio travel time, Ratio average travel time, Ratio trip generation, Ratio trip attraction, Ratio residential density, dan Ratio employment density*. Hasil penelitian yang dilakukan menyebutkan bahwa peningkatan infrastruktur jalan lebih dipengaruhi oleh kepadatan wilayah daripada tingkat pelayanan jalan.

Sukarto (2006) melakukan penelitian tentang Pemilihan Model Transportasi di DKI Jakarta Dengan Analisis Kebijakan Proses Hirarki Analitik. Metode analisis menggunakan analisis hirarki proses yaitu melakukan analisis terhadap 7 (tujuh) alternatif model transportasi yang terdiri dari penyediaan *busway*, konsep pembatasan penumpang, pembatasan mobil pribadi, pembatasan kendaraan umum, menambah jaringan jalan dan pembuatan jalan layang, penyediaan sarana angkutan umum massal (SAUM), dan pembenahan angkutan umum. Berdasarkan analisis yang dilakukan maka diperoleh hasil bahwa pembenahan angkutan umum dalam hal ini bus kota menjadi prioritas utama dalam upaya menurunkan kepadatan lalu lintas kendaraan bermotor.

Secara ringkas, penelitian terdahulu dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 2.1.
Ringkasan Penelitian Terdahulu

Nama	Judul	Kesimpulan
Penelitian Tentang Transportasi		
Rahmani (2000)	Analisa tentang Perkembangan Transportasi dan Sistem Spasial di kota Bogor	Berdasarkan ukuran pemusatan penggunaan lahan untuk perjalanan kendaraan umum, daerah asalnya adalah daerah <i>land use</i> perumahan dan pertanian lahan kering, dan daerah tujuan adalah <i>land use</i> jasa dan perdagangan.
Silalahi (2001)	Kajian Pendapatan Usaha Transportasi Angkutan Kota di Bogor	Para sopir angkutan menginginkan ada pengurangan jumlah angkutan kota (67%) untuk mengurangi persaingan antara mereka.
Yafiz (2002)	Analisis Kinerja Jasa Transportasi Angkutan Kota di Kota Pekanbaru	Pengaturan rute/trayek angkutan kota di Pekanbaru belum efisien. Jumlah armada angkutan kota sudah melebihi target jumlah angkutan kota yang ideal.

(Sambungan Tabel 2.1.)

Nama	Judul	Kesimpulan
Penelitian Tentang Kemacetan Lalu Lintas		
Iswanto (2002)	Faktor-Faktor Pendorong Terjadinya Kemacetan Lalu Lintas di Jalan Arteri Primer Kawasan Pasar Ungaran Kabupaten Semarang	Faktor perilaku awak angkutan umum merupakan faktor yang paling dominan yang mendorong terjadinya kemacetan lalu lintas di jalan arteri primer kawasan Pasar Ungaran, dengan tidak mengesampingkan faktor-faktor yang lainnya
Meilayanti (2004)	Perbandingan Analisa Kemacetan Lalu Lintas Rutin akibat <i>Bottleneck</i> pada Ruas Jalan dengan Hambatan dengan <i>Deterministic Queuing Analysis</i> dan dengan <i>Shock-Wave Analysis</i>	Hasil analisa kemacetan lalu lintas rutin akibat <i>bottleneck</i> dengan <i>Shock-Wave Analysis</i> jauh lebih besar estimasinya daripada hasil analisa dengan <i>Deterministic Queuing Analysis</i> , baik analisa secara grafis (<i>time-space diagram</i> dan <i>queuing diagram</i>) maupun analisis. Kedua metode tersebut pada dasarnya adalah berbeda pendekatannya, oleh karena itu hasil yang diperoleh sangat berbeda bila dibandingkan.
Rahayu (2006)	Kajian Kemacetan Lalu Lintas pada Ruas Jalan Medan-Binjai	Hubungan antara terjadinya kemacetan lalu lintas pada ruas jalan Medan-Binjai menyebabkan aktivitas sosial dan ekonomi masyarakat menjadi menurun. Hasil penelitian menunjukkan terdapat hubungan yang signifikan antara tingkat kemacetan dengan terjadinya penurunan aktivitas sosial sebesar 0,524. Sedangkan hubungan antara tingkat kemacetan dengan penurunan aktivitas ekonomi menunjukkan angka sebesar 17,684.

(Sambungan Tabel 2.1.)

Nama	Judul	Kesimpulan
Firdausi (2006)	Pola Kemacetan Lalu Lintas di Pusat Kota Bandar Lampung	Hasil penelitian menunjukkan bahwa kemacetan lalu-lintas di pusat Kota Bandar Lampung membentuk suatu pola yang sistemik. Sistem kemacetan lalu lintas terbentuk karena kawasan kemacetan saling berkaitan. Kaitan kawasan kemacetan dibentuk oleh pola pergerakan arus kendaraan pada sistem jaringan jalan yang ada. Sistem jaringan jalan pusat Kota Bandar Lampung terbentuk oleh tata-guna bangunan yang telah terbangun lebih dulu. Posisi pertokoan dan bangunan lainnya yang berada ditepi badan ruas jalan sangat mempengaruhi pola pembentukan dan pengembangan sistem jaringan jalan berikutnya. Lebar badan jalan yang dibatasi oleh bangunan gedung disisi kiri-kanan ruas jalan membatasi kapasitas daya tampung volume arus pergerakan lalu lintas kendaraan.
Sapta (2009)	Analisis Dampak Kemacetan Lalu Lintas terhadap Sosial Ekonomi Pengguna Jalan dengan <i>Contingent Valuation Method</i> (CVM) (Studi Kasus : Kota Bogor, Jawa Barat)	Berdasarkan hasil penelitian, kemacetan mengakibatkan pengguna jalan merasakan stress, waktu terbuang, mengurangi jam belajar atau jam kerja, pemborosan bensin, dan hilangnya pendapatan.

(Sambungan Tabel 2.1.)

Nama	Judul	Kesimpulan
Penelitian Menggunakan AHP		
Prajugo (2009)	Penerapan AHP dalam Pengambilan Keputusan Pemilihan Sistem Informasi Akuntansi pada PT. KDM di Surabaya	Terdapat 7 (tujuh) faktor yang mempengaruhi pemilihan sistem informasi akuntansi di PT. KDM yaitu : kesesuaian fungsionalitas, kesenjangan terhadap sistem terdahulu, manajemen proyek yang matang, fleksibilitas, keandalan, biaya perolehan dan reputasi yang baik. Hasil analisa AHP diperoleh rekomendasi bahwa sistem Accurate sebagai sistem informasi akuntansi yang paling sesuai digunakan di PT KDM.
Kurniawan (2009)	Sistem Penunjang Keputusan dalam Penentuan Prioritas Pemilihan Proyek Transmisi SDH Menggunakan Metode AHP & Expert Choice (Studi Kasus : PT. ZTE Indonesia)	Proyek transmisi SDH di Telkom menjadi prioritas pertama, diikuti oleh NTS di prioritas kedua, kemudian Indosat di prioritas ketiga
Nurdiana (2009)	Analisis Pemilihan Bank Sebagai Tempat Menabung dengan Metode Analytical Hierarchy Process	Preferensi tertinggi hingga terendah yaitu fasilitas ATM, kepuasan terhadap fasilitas pelayanan customer, suku bunga, biaya administrasi dan CAR (<i>Capital Adequacy Ratio</i>). Diperoleh alternatif yang paling tepat berdasarkan tingkat preferensi tertinggi yaitu Bank BCA dengan persentase 38.7 %, Bank Mandiri dengan persentase 33.7 %, dan Bank BNI dengan persentase 27.6 %.

(Sambungan Tabel 2.1.)

Nama	Judul	Kesimpulan
Penelitian Tentang Transportasi Menggunakan AHP		
Pefridiyono (2003)	Prioritas Penanganan Permasalahan Transportasi Pada Jalan Arteri Primer di Kota Pekalongan	Ada 4 (empat) alternatif strategi mengelola kebutuhan transportasi yaitu perbaikan pedestrian, pembangunan jalan baru, perbaikan geometri, dan pelebaran jalan. Hasil analisis diketahui bahwa sistem kebutuhan transportasi menjadi pertimbangan utama disamping sistem rekayasa dan manajemen serta ketersediaan sarana dan prasarana.
Falatehan (2005)	Kebijakan Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas di Kota Bogor (Suatu Pendekatan Analisis Hirarki)	Prioritas utama untuk mengatasi kemacetan di kota Bogor adalah mengurangi jumlah angkutan kota dan/atau mengganti moda transportasi umum. Karena jumlah kendaraan dari tahun ke tahun mengalami peningkatan.
Sukarto (2006)	Pemilihan Model Transportasi di DKI Jakarta Dengan Analisis Kebijakan Proses Hirarki Analitik	Ada 7 (tujuh) alternatif model transportasi yaitu : penyediaan <i>busway</i> , konsep pembatasan penumpang, pembatasan mobil pribadi, pembatasan kendaraan umum, menambah jaringan jalan dan pembuatan jalan layang, penyediaan sarana angkutan umum massal (SAUM), dan pembenahan angkutan umum. Berdasarkan analisis diperoleh hasil bahwa pembenahan angkutan umum dalam hal ini bus kota menjadi prioritas utama dalam upaya menurunkan kepadatan lalu lintas kendaraan bermotor.

Sumber : Penulis (diolah)

BAB 3

GAMBARAN UMUM DAN PERMASALAHAN TRANSPORTASI DI KOTA BEKASI

3.1. Sejarah, Kondisi Geografi dan Penduduk Kota Bekasi

Kota Bekasi memiliki sejarah yang panjang dan penuh dinamika, berkembang dari jaman ke jaman, sejak jaman Hindia Belanda, pendudukan militer Jepang, perang kemerdekaan dan jaman Republik Indonesia. Di jaman Hindia Belanda, Bekasi merupakan *Kewedanaan (District)*, termasuk di dalam *Regenschap (Kabupaten) Meester Cornelis*. Saat itu kehidupan masyarakatnya masih di kuasai oleh para tuan tanah keturunan Cina.

Kondisi ini terus berlanjut sampai pendudukan militer Jepang yang akhirnya turut merubah kondisi masyarakat saat itu. Jepang melaksanakan Japanisasi di semua sektor kehidupan. Nama Batavia diganti dengan nama Jakarta. *Regenschap Meester Cornelis* menjadi KEN Jatinegara yang wilayahnya meliputi Gun Cikarang, Gun Kebayoran dan Gun Matraman. Setelah proklamasi kemerdekaan RI tanggal 17 Agustus 1945, struktur pemerintahan kembali berubah, nama Ken menjadi Kabupaten, Gun menjadi Kewedanaan, Son menjadi Kecamatan dan Kun menjadi Desa/Kelurahan. Saat itu Ibu Kota Kabupaten Jatinegara selalu berubah-ubah, semula di Tambun, berpindah ke Cikarang, kemudian ke Bojong (Kedung Gede).

Tidak lama setelah pendudukan Belanda, Kabupaten Jatinegara dihapus, kedudukannya dikembalikan seperti zaman *Regenschap Meester Cornelis* menjadi Kewedanaan. Kewedanaan Bekasi masuk kedalam wilayah *Batavia En Omelanden*.

Sejarah setelah tahun 1949, ditandai dengan aksi unjuk rasa sekitar 40.000 rakyat Bekasi pada tanggal 17 Februari 1950 di alun-alun Bekasi. Inti dari unjuk rasa tersebut adalah pernyataan sikap dari rakyat Bekasi yang mengajukan usul kepada Pemerintah Pusat agar kabupaten Jatinegara diubah menjadi Kabupaten Bekasi. Rakyat Bekasi tetap berdiri di belakang Pemerintah Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Berdasarkan UU Nomor 14 Tahun 1950 tentang Pemerintahan Daerah Kabupaten dalam Lingkungan Propinsi Djawa Barat, terbentuklah Kabupaten Bekasi, dengan wilayah terdiri dari 4 Kewedanan, 13 Kecamatan (termasuk Kecamatan Cibarusah) dan 95 desa. Angka-angka tersebut secara simbolis diungkapkan dalam lambang Kabupaten Bekasi dengan motto "Swatantra Wibawa Mukti" yang artinya adalah daerah yang dapat mengurus rumah tangganya sendiri dan memiliki pemerintahan yang berwibawa/berpengaruh menuju masyarakat yang subur dan makmur.

Selanjutnya Kabupaten Bekasi makin berkembang dengan pesat dan menuntut dimekarkannya salah satu kecamatan yang ada, yaitu Kecamatan Bekasi menjadi Kota Administratif Bekasi. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 48 Tahun 1981 tentang Pembentukan Kota Administratif Bekasi, terdiri atas 4 kecamatan yaitu Kecamatan Bekasi Timur, Bekasi Selatan, Bekasi Barat dan Bekasi Utara, yang seluruhnya menjadi 18 kelurahan dan 8 desa. Peresmian Kota Administratif Bekasi ini dilakukan pada tanggal 20 April 1982.

Pada perkembangannya Kota Administratif Bekasi terus bergerak dengan cepat. Hal ini ditandai dengan pertumbuhan penduduk yang cukup tinggi dan roda perekonomian yang semakin bergairah. Status Kota Administratif Bekasi kembali ditingkatkan menjadi Kotamadya melalui Undang-undang Nomor 9 Tahun 1996 tentang Pembentukan Kotamadya Daerah Tingkat II Bekasi (profil kota Bekasi).

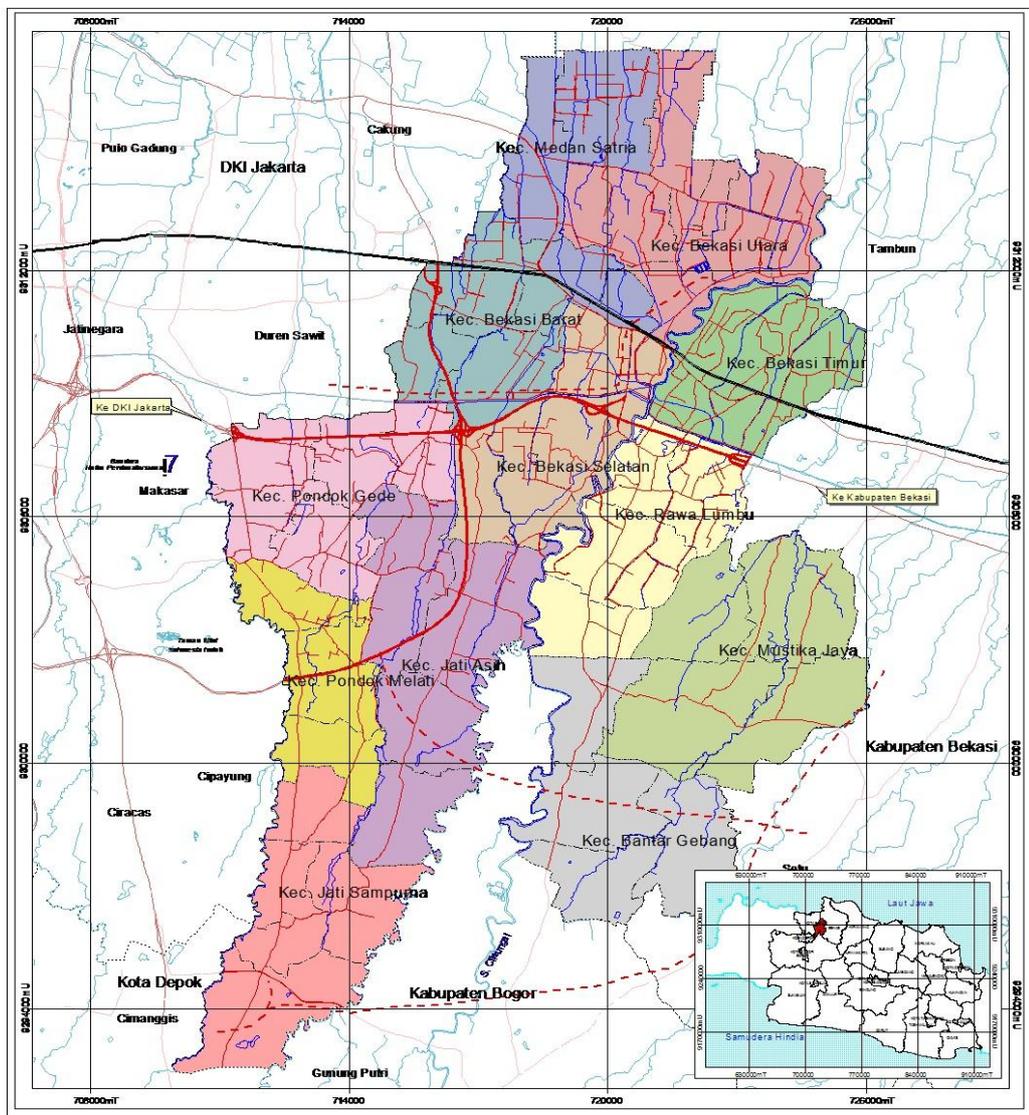
Secara geografi kota Bekasi berada pada posisi 106°55' bujur timur dan 6°7'- 6°15' lintang selatan, dengan ketinggian 19 m diatas permukaan laut. Letak kota Bekasi yang sangat strategis merupakan keuntungan bagi kota Bekasi terutama dari segi komunikasi dan perhubungan. Kemudahan dan kelengkapan sarana dan prasarana transportasi di kota Bekasi menjadikan kota Bekasi sebagai salah satu daerah penyeimbang DKI Jakarta.

Sesuai dengan Perda No. 4 tahun 2004 tentang Pembentukan Wilayah Administrasi Kecamatan dan Kelurahan, kota Bekasi terbagi menjadi 12 kecamatan, yang terdiri dari 56 kelurahan, yaitu : Kecamatan Bekasi Barat, Kecamatan Bekasi Selatan, Kecamatan Bekasi Timur, Kecamatan Bekasi Utara, Kecamatan Pondok Gede, Kecamatan Jatiasih, Kecamatan Bantar Gebang,

Kecamatan Jatisampurna, Kecamatan Medan Satria, Kecamatan Rawalumbu, Kecamatan Mustika Jaya dan Kecamatan Pondok Melati.

Kota Bekasi memiliki luas wilayah sekitar 210,49 km², dengan Kecamatan Mustika Jaya sebagai wilayah yang terluas (24,73 km²) sedangkan Kecamatan Bekasi Timur sebagai wilayah terkecil (13,49 km²). Batas-batas wilayah administrasi yang mengelilingi wilayah kota Bekasi adalah : sebelah Utara : Kabupaten Bekasi, sebelah Selatan : Kabupaten Bogor, sebelah Barat : Kota Jakarta Timur, sebelah Timur : Kabupaten Bekasi.

Peta administratif kota Bekasi ditunjukkan pada gambar 3.1 di bawah ini



Sumber : Dinas Perhubungan kota Bekasi, 2010

Gambar 3.1
Peta Administratif Kota Bekasi

Universitas Indonesia

Selain menjadi wilayah pemukiman, kota Bekasi juga berkembang sebagai kota perdagangan, jasa dan industri. Sektor industri dan perdagangan merupakan sektor yang diunggulkan. Selain itu, banyak juga industri kecil yang berkembang dan telah dapat membuka pasar internasional. Sebagai contoh adalah perdagangan ikan hias yang ada di kota Bekasi saat ini merupakan komoditi terbesar di Asia Tenggara yang telah melakukan ekspor ke berbagai negara, antara lain Australia, Belanda dan Selandia Baru. Sektor industri besar juga telah menetapkan kota Bekasi sebagai kawasan perindustrian yang dapat memberikan keuntungan bagi pengusaha lokal maupun internasional.

Untuk menunjang perkembangannya, Pemerintah Kota Bekasi telah mengembangkan Satuan Pelayanan Satu Atap (SPSA) yang mendapatkan Citra Pelayanan Publik Tingkat Nasional. Pemerintah Kota Bekasi terus mengembangkan fasilitas-fasilitas yang mendukung aktifitas masyarakat, seperti pasar tradisional dan modern, perumahan, tempat ibadah, sarana pendidikan dan kesehatan.

Penduduk kota Bekasi tahun 2009 menurut Dinas Kependudukan dan Catatan Sipil Kota Bekasi tercatat sebanyak 1.882.869 jiwa terdiri dari penduduk laki-laki sebanyak 941.507 dan perempuan 941.362 jiwa. Rasio jenis kelamin sebesar 100,02. Jumlah penduduk ini tersebar pada 12 kecamatan. Penyebaran tertinggi pada Kecamatan Bekasi Utara sebanyak 12,77% (240.456 jiwa), Bekasi Barat 12,10% (227.810 jiwa), Pondok Gede 12,08% (227.415 jiwa) dan terendah di Kecamatan Jati Sampurna sebesar 3,50% (65.816 jiwa). Konsep penduduk menurut Badan Pusat Statistik (BPS) adalah semua orang yang berdomisili di wilayah geografis Republik Indonesia selama 6 bulan atau lebih dan atau mereka yang berdomisili kurang dari 6 bulan tetapi bertujuan menetap. Sedangkan konsep penduduk menurut Badan Kependudukan dan Catatan Sipil adalah orang yang mempunyai Kartu Tanda Penduduk (KTP) dan atau mempunyai Kartu Keluarga (beridentitas).

3.2. Angkatan Kerja

Tenaga kerja adalah masalah kependudukan yang perlu mendapat perhatian. Seiring dengan meningkatnya jumlah penduduk, jumlah tenaga kerja di

kota Bekasi juga turut meningkat. Berdasarkan data tahun 2010 dari Badan Pusat Statistik, jumlah penduduk berumur 15 tahun ke atas mengalami peningkatan pada tahun 2009 dibanding tahun 2008. Di tahun 2009, jumlah penduduk berumur 15 tahun berjumlah 1.723.435 orang, sementara di tahun 2008 berjumlah 1.618.214 orang.

Tabel 3.1.
Penduduk Bekasi Berumur 15 tahun keatas menurut Jenis Kegiatan

Kegiatan	Penduduk	%
1. Angkatan Kerja	1.083.298	100
a. Bekerja	994.799	91.83
b. Mencari Kerja	88.499	8.17
2. Bukan Angkatan Kerja	640.137	100
a. Sekolah	158.318	24.73
b. Mengurus Rumah Tangga	427.049	66.71
c. Lainnya	54.770	8.56
2009	1.723.435	100
2008	1.618.214	100

Sumber : Susenas 2009, BPS Kota Bekasi

Berdasarkan catatan Dinas Tenaga Kerja dan Transmigrasi Kota Bekasi, jumlah pencari kerja terdaftar pada tahun 2008 ada 42.376 orang sedangkan pada tahun 2009 ada 45.316 orang. Sebagian besar pencari kerja tersebut adalah mereka yang berpendidikan SLTA yaitu 28.311 orang dan Akademi/Universitas sekitar 14.968 orang. Namun jumlah mereka yang diterima hanya sekitar 919 orang, 871 orang diantaranya yang berpendidikan tamat SLTA dan sebanyak 9 orang yang berpendidikan Akademi/Universitas.

Tabel. 3.2.
Jumlah Pencari Kerja yang Terdaftar dan Penempatannya Menurut Pendidikan yang Ditamatkan

Pendidikan yang Ditamatkan	Pencari Kerja Terdaftar	Penempatan Tenaga Kerja
Tidak lulus SD	-	-
SD	296	-
SMTK Umum	1.744	-
SMTK Kejuruan	-	-
SMTA Umum	13.337	-
SMTA Kejuruan	14.974	-
Akademi/D III	4.406	-
Perguruan Tinggi	10.559	-
Jumlah	45.316	-
2008	42.376	2.187
2007	41.786	933
2006	43.472	747
2005	51.608	607
2004	64.890	1.300
2003	43.266	2.608
2002	50.966	1.881
2001	28.564	2.510
2000	31.488	2.048

Sumber : Dinas Tenaga Kerja Kota Bekasi, 2010

3.3. Perumahan

Perumahan merupakan kebutuhan primer selain sandang dan pangan bagi seluruh masyarakat. Permintaan unit rumah yang akan dibangun di kota Bekasi terus meningkat sejalan dengan peningkatan jumlah penduduk. Hal ini dapat terlihat dari jumlah izin Membangun Bangunan (IMB) yang dikeluarkan oleh Dinas Tata Bangunan. Namun banyaknya IMB yang dikeluarkan di tahun 2009 mengalami penurunan dibanding tahun sebelumnya, dari 5.816 di tahun 2008 menjadi 5.163 di tahun 2009. Kenaikan permintaan IMB belum tentu mengurangi jumlah unit rumah yang dibangun, mengingat Indonesia mengalami krisis ekonomi yang berkepanjangan yang salah satu akibatnya adalah banyak pengembang yang menunda atau menghentikan pembangunan perumahan.

Tabel 3.3.
Jumlah IMB yang Dikeluarkan di Kota Bekasi

Tahun	Jumlah IMB
2009	5.163
2008	5.816
2007	6.541
2006	8.745
2005	10.269
2004	8.838
2003	8.564
2002	5.737
2001	4.927

Sumber : Dinas Penataan dan Pengawasan Bangunan Kota Bekasi, 2010

Dari tahun 2001 sampai dengan tahun 2009, jumlah permintaan IMB tertinggi terjadi pada tahun 2005. Dari tabel di atas juga tampak bahwa pertumbuhan jumlah perumahan baru sangat meningkat pesat di kota Bekasi meskipun di 2 tahun terakhir mengalami penurunan. Hal ini memperlihatkan bahwa telah terjadi perubahan fungsi pemanfaatan beberapa lahan di kota Bekasi menjadi lahan pemukiman. Peningkatan ini dapat disebabkan karena makin meningkatnya jumlah penduduk di kota Bekasi.

Kompek perumahan mewah dengan fasilitas kota mandiri juga banyak berkembang di kota yang sempat dijuluki sebagai kota sampah ini, seperti Kemang Pratama dan Harapan Indah. Pengembang Summarecon Agung juga sedang melakukan pembangunan kota mandiri Summarecon Bekasi seluas 300 ha di Bekasi Utara.

3.4. Transportasi di Kota Bekasi

Semakin meningkatnya jumlah penduduk di Kota Bekasi menuntut makin tingginya permintaan akan kemudahan dan perbaikan dalam bidang transportasi. Panjang jalan yang dimiliki suatu daerah sangat menentukan perkembangan masyarakat di daerah tersebut. Semakin banyak akses ke luar wilayah semakin tinggi tingkat perkembangan di daerah tersebut. Sampai dengan tahun 2009, panjang jalan di Kota Bekasi mencapai 1.315,20 km, dengan rincian 81,50 km

Universitas Indonesia

merupakan jalan primer, 292,70 km adalah jalan sekunder, dan 941 km adalah jalan lingkungan atau swasta.

Tabel. 3.4.
Panjang Jalan di Kota Bekasi Menurut Jenis dan Fungsi Jalan (Km) tahun 2008-2009

Jenis Jalan	Primer		Sekunder		Total	
	2008	2009	2008	2009	2008	2009
Jalan Tol	13.25	23.7			13.25	23.7
Jalan Lingkar Luar	11.3	11.3			11.3	11.3
Jalan Negara	13.6	13.6			13.6	13.6
Jalan Propinsi	13.3	13.3			13.3	13.3
Jalan Kota	61.04	19.6	320.96	292.7	382.00	312.3
Jalan Lingkungan/ Swasta			873.09	941	873.09	941
Jalan Irigasi						
Kota Bekasi	112.49	81.5	1194.05	1233.7	1306.54	1315.2

Sumber : Dinas Bina Marga & Tata Air Kota Bekasi, 2010

Sementara itu, kondisi jalan di kota Bekasi sebanyak 72% kondisinya baik, sedangkan 28% dalam kondisi buruk.

Tabel 3.5.
Distribusi Panjang Jalan Menurut Jenis dan Kondisi Jalan (Km.%)

Uraian	Panjang jalan (km)	Kondisi			
		Baik (Km)	%	Buruk (Km)	%
Arteri primer	48.6	48.6	100	0	0
Kolektor primer	32.9	32.9	100	0	0
Lokal primer					
Arteri sekunder	83.8	67	80	16.8	20
Kolektor sekunder	102.7	71.9	70	30.8	30
Lokal sekunder	106.2	74.3	70	31.9	30
Lingkungan	941	658.7	70	282.3	30
Total	1315.2	953.4	72	361.8	28

Sumber : Dinas Bina Marga & Tata Air Kota Bekasi, 2010

Kota Bekasi dilalui oleh Jalan Tol Jakarta-Cikampek yang membelah kota Bekasi bagian utara dan selatan, dengan empat gerbang tol akses ke kota

Bekasi, yaitu Pondok Gede Barat, Pondok Gede Timur, Bekasi Barat, dan Bekasi Timur. Selain itu, ada juga jalan tol Lingkar Luar Jakarta dengan empat gerbang tol akses, yaitu Jati Warna, Jati Asih, Kalimalang, dan Bintara. Selain itu, sudah sejak lama direncanakan akan dibangun Jalan Tol Becakayu dari Bekasi Utara-Cawang-Kampung Melayu, sebagai alternatif Jalan Tol Jakarta-Cikampek yang berlokasi di atas Jalan KH. Noer Ali (Kalimalang). Namun hingga kini pembangunan jalan tol tersebut terhenti sehingga jalur alternatif tambahan menuju Jakarta dari Bekasi belum dapat terwujud.

Sarana angkutan darat di kota Bekasi terdiri dari kendaraan umum dan kendaraan bukan umum. Di tahun 2009 jumlah angkutan kota sebanyak 3.517 unit turun bila dibanding tahun 2008 sebanyak 4.127. Penurunan ini disebabkan digantinya angkutan kota dengan mikrobus yang meningkat di tahun 2009 menjadi sebanyak 719 unit dari sebelumnya hanya 4 unit di tahun 2008. Jumlah armada taksi juga mengalami peningkatan dari sebelumnya 3.101 unit di tahun 2008 menjadi sebanyak 3.516 unit di tahun 2009.

Tabel. 3.6.

Jumlah Kendaraan Umum dan Bukan Umum Menurut Jenis Kendaraan Tahun 2008-2009

Uraian	2008	2009
Kendaraan Umum		
- Taksi	3101	3516
- Minibus	312	309
- Mikrobus	4	719
- Otobus	-	125
- Angkutan Kota	4127	3517
Kendaraan bukan Umum		
- Minibus	-	-
- Mikrobus	764	12
- Otobus	153	9
- Mobil gerobak	3349	3397
- Pick up	10714	10562
- Bak tertutup	2594	2684
- Tangki	100	75
- Double cabin	38	35
- Kereta gandengan	3	2
- Kereta tempel	10	14
- Bestel wagon	-	20
- Traktor	11	24
- Mobil khusus	-	23

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Bekasi, 2010

Untuk melayani warga kota, tersedia bus antar kota dan dalam kota yang mengangkut penumpang ke berbagai jurusan, seperti jurusan Blok M, Kampung Rambutan, Tanjung Priok, Grogol, Kali Deres, Pulo Gadung, Lebak Bulus, dan untuk ke luar kota Bekasi, yaitu Bandung, Merak, Tasikmalaya, Cirebon, dan kota-kota di Jawa Tengah serta Jawa Timur. Selain itu tersedia pula bus pengumpan TransJakarta dari Kemang Pratama, Galaxi City, dan Harapan Indah menuju dalam kota Jakarta. Banyak pula digunakan angkutan kota berupa minibus berpenumpang maksimal 14 orang, yang biasa disebut KOASI (Koperasi Angkutan Bekasi). KOASI melayani warga kota dari terminal Bekasi menuju perumahan di wilayah kota Bekasi.

Peningkatan jumlah bus kota yang beroperasi di Kota Bekasi juga dapat diketahui dari makin meningkatnya jumlah bus kota yang keluar masuk ke terminal Bekasi selama 1 tahun.

Tabel 3.7.
Jumlah Bus Kota yang Masuk ke Terminal Bekasi

Tahun	Jumlah Bus Kota
2009	147.670
2008	146.664
2007	146.580
2006	146.580
2005	146.580
2004	146.160
2003	146.160
2002	146.160

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Bekasi, 2010 (diolah)

Selain angkutan umum berupa kendaraan bermotor, kereta api juga merupakan sarana transportasi massal yang cukup banyak digunakan oleh masyarakat Bekasi, khususnya masyarakat yang akan melakukan perjalanan ke Jakarta. Salah satu contoh adalah kereta komuter KRL Jabotabek jurusan Bekasi-Jakarta Kota/Tanah Abang/Tanjung Priok banyak mengangkut warga kota Bekasi yang bekerja di Jakarta. Namun di tahun 2009 jumlah pengguna sarana kereta api mengalami penurunan dibanding tahun 2008. Di tahun 2009, jumlah pengguna kereta api sebanyak 6,4 juta orang, sementara di tahun 2008 sebanyak 7,6 juta orang.

3.5. Permasalahan Transportasi di Kota Bekasi

Sebagai kota terbesar kelima di Provinsi Jawa Barat, kota Bekasi merupakan salah satu kota penyangga di wilayah megapolitan Jabodetabek selain Tangerang, Tangerang Selatan, Bogor, Depok, dan Cikarang, serta menjadi tempat tinggal para komuter yang bekerja di Jakarta. Oleh karena itu, perekonomian Kota Bekasi sangat berhubungan erat dengan kota-kota di wilayah Jabodetabek.

Sejak tahun 1993, pusat perekonomian kota Bekasi bergeser ke sepanjang Jalan Ahmad Yani, dengan dibangunnya beberapa mal atau pusat perbelanjaan serta sentra niaga. Kini pusat perekonomian telah berkembang hingga ke Jalan K.H Noer Ali (Kalimalang), Kranji, dan Harapan Indah. Kegiatan perekonomian di kota Bekasi cukup menggeliat, hal ini terlihat dari banyaknya mal atau pusat perbelanjaan, pertokoan, bank, serta restoran yang semakin hari terus bertambah. Kota Bekasi juga menjadi pilihan bagi warga Jabotabek yang hendak berwisata belanja, karena di kota ini terdapat Mal Metropolitan, Mega Bekasi Hypermall, Bekasi Square, Plaza Pondok Gede, Grand Mal, Bekasi Cyber Park, dan Bekasi Trade Centre. Pusat belanja *hypermarket* seperti Carrefour, Giant, Lotte Mart, dan Hypermart juga hadir di kota Bekasi.

Makin meningkatnya kegiatan perekonomian di kota Bekasi, menuntut makin tingginya tingkat mobilisasi atau pergerakan masyarakat dari daerah satu ke daerah yang lain. Hal ini menimbulkan peningkatan kebutuhan masyarakat akan moda transportasi baik dari sisi jumlah maupun dari sisi pilihan moda transportasi.

Setelah terjadinya krisis moneter tahun 1997, hampir di seluruh sudut kota Bekasi dipenuhi oleh alat angkut berupa sepeda motor yang kerap disebut ojek. Becak-pun masih banyak ditemui di kota ini sebagai sarana angkutan dalam perumahan. Akhir-akhir ini, sepeda kurang populer lagi di kota Bekasi. Banyak orang beralih dari sepeda ke sepeda motor, terutama dengan makin mudahnya pengajuan kredit untuk kepemilikan sepeda motor. Sepeda hanya digunakan oleh sebagian masyarakat untuk sarana berolahraga di hari libur. Meskipun sudah mulai digalakkan kembali penggunaan sepeda sebagai sarana transportasi untuk mengurangi kemacetan, masih sedikit masyarakat yang menggunakan sepeda untuk pergi ke tempat kerja atau keperluan sehari-hari. Peningkatan jumlah

kendaraan bermotor seiring dengan peningkatan perekonomian memberikan permasalahan dalam sistem transportasi di kota Bekasi. Permasalahan yang paling menonjol adalah terjadinya kemacetan lalu lintas.

Jalan yang termasuk padat dan rawan kemacetan di kota Bekasi, terdapat di tengah kota maupun jalan akses di pinggir kota terutama menjelang dan di sekitar pusat perdagangan. Jalan tersebut antara lain di Jalan Ir Juanda dari arah Tambun, memasuki pintu gerbang perbatasan Kabupaten Bekasi menuju Kota Bekasi. Melewati ruas jalan ini, sepanjang jalan memang terdapat mal atau pusat perbelanjaan. Menjelang Bulak Kapal, Bekasi Timur, terutama di depan Taman Makam Pahlawan, sejumlah angkot KOASI, ELF (sejenis mikrobus) trayek Cikarang-Kota Bekasi, bus tiga perempat trayek Cikarang-Pulogadung, taksi, bus Mayasari dan PPD tampak berhenti menunggu penumpang tak jauh dari persimpangan lampu merah. Kemacetan juga terlihat menjelang mal Bekasi Trade Centre (BTC) hingga ke pintu gerbang Tol Bekasi Timur. Di depan mal, bus, angkot berhenti seandainya menaikkan dan menurunkan penumpang. Sepanjang Jalan K.H Noer Ali (Kalimalang), kendaraan juga merayap dari Tambun ke Kota Bekasi, begitu juga sebaliknya. Sementara menjelang pintu gerbang Tol Bekasi Barat, antrian kendaraan juga terjadi. Mulai dari persimpangan Rawa Panjang, Kemang Pratama Bekasi Selatan, depan Bekasi Square, Mega Mal Giant, Metropolitan Mal, persimpangan Jalan K.H Noer Ali (Kalimalang), hingga jalur protokol Jalan Ahmad Yani depan stadion dan GOR Bekasi.

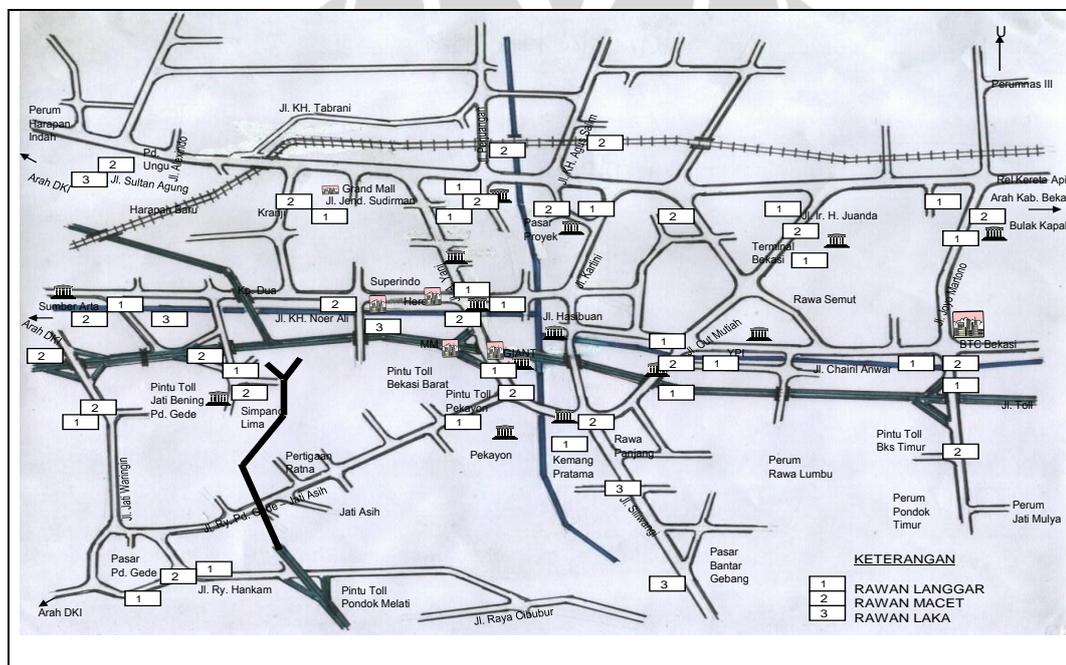
Di dalam Kota Bekasi, kemacetan terjadi sepanjang jalan menjelang Stasiun KA Bulan-Bulan, putaran bekas patung lele hingga pasar proyek. Sepanjang jalan ini selain banyak persimpangan, pintu perlintasan kereta api, kemacetan dipicu pula oleh angkot dan ojek yang berhenti menunggu penumpang. Kemacetan terparah, terlihat di sepanjang Jalan Jenderal Sudirman, dari arah GOR Bekasi menuju Kranji, Pondok Ungu, Bekasi Utara, terutama di depan Grand Mal, depan Pertokoan Kranji. Antrian kendaraan bisa mencapai 2-3 kilometer, padahal sudah ada jalan layang *fly over* Kranji.

Selain itu, sebagian jalan di kota Bekasi juga mengalami kerusakan yang cukup parah, terutama pada saat musim hujan. Jalan-jalan yang rusak terutama di wilayah Bekasi Utara, Bekasi Selatan, dan sekitar Pondok Gede. Pada saat melalui

Universitas Indonesia

jalan-jalan tersebut, kendaraan akan memperlambat laju kendaraannya sehingga mengakibatkan kemacetan yang cukup panjang. Salah satu contoh kemacetan panjang sering terjadi adalah di sekitar pasar Pondok Gede karena di depan pasar tersebut terdapat beberapa lubang besar di tengah jalan, sementara di kiri jalan banyak angkutan yang berhenti menunggu penumpang dan mobil pribadi yang parkir. Kendaraan yang melalui jalan tersebut akan mengantri karena terjadi penyempitan lajur jalan.

Berdasarkan data dari Satlantas Kepolisian Metro Bekasi Kota, maka peta daerah rawan kemacetan, rawan pelanggaran, dan rawan kecelakaan terlihat pada gambar 3.2. di bawah ini.



Sumber : Satlantas Polresta Bekasi Kota, 2010

Gambar 3.2.

Peta Lokasi Rawan Kemacetan, Pelanggaran dan Kecelakaan Wilayah Hukum Polresta Bekasi Kota

Selain volume kendaraan di kota Bekasi yang mengalami peningkatan cukup besar yakni sekitar delapan persen per tahunnya, pembangunan infrastruktur yang ada belum bisa mengimbangi peningkatan volume kendaraan itu. Berdasarkan catatan dari Dinas Perhubungan Kota Bekasi, sejumlah titik di Kota Bekasi yang rawan kemacetan, antara lain di Jalan Ahmad Yani, Jalan Sultan Agung, Jalan Ir. H. Juanda, Jalan Joyomartono serta Jalan Raya Pondok Gede.

Khusus Jalan Ahmad Yani, volume kendaraan yang masuk dari tol Bekasi Barat bisa mencapai 17 kendaraan per menit. Perhitungan ini terus berubah dikarenakan makin meningkatnya jumlah pemilik kendaraan bermotor. Di tahun 2009, data dari PT. Jasa Marga menunjukkan angka volume kendaraan yang keluar dari pintu tol Bekasi Barat bisa mencapai 14.324.800 kendaraan selama setahun. Sementara untuk semua jenis kendaraan yang keluar di pintu tol Bekasi Timur tercatat sebanyak 6.833.038 kendaraan di tahun 2009. Angka-angka tersebut diperkirakan meningkat di tahun 2010 karena jumlah kepemilikan kendaraan makin meningkat. Belum lagi, makin meningkatnya jumlah trayek angkutan umum di kota Bekasi yang sudah sangat sesak. Data yang ada menunjukkan angkot yang beroperasi sudah mencapai 3.300 kendaraan dari 35 trayek, 20 trayek angkutan kota/kabupaten Bekasi, 20 trayek angkutan kota Bekasi/DKI Jakarta.

Tabel. 3.8.
Volume Lalu Lintas Tol di Gerbang Tol Bekasi Menurut Golongan Kendaraan Tahun 2009

Cabang-cabang	I	II	III	IV	V	Jumlah
I. Cabang Jakarta-Cikampek						
1. Gerbang Pondok Gede Timur	21.517.281	2.885.406	635.556	163.251	123.569	25.325.063
2. Gerbang Bekasi Barat	13.108.000	792.733	253.168	81.548	89.351	14.324.800
3. Gerbang Bekasi Timur	6.391.876	354.873	48.584	22.396	15.309	6.833.038
II. Jalan Tol Lingkar Luar Jakarta						
1. Gerbang Bintara	*	*	*	*	*	*
Jumlah	41.017.157	4.033.012	937.308	267.195	228.229	46.482.901

Sumber : PT. Jasa Marga, 2010, * data belum tersedia

Kemacetan di pintu-pintu keluar tol Bekasi Barat dan Timur semakin parah karena di dekat pintu-pintu keluar tol tersebut berdiri beberapa mal atau pusat perbelanjaan. Banyaknya mobil yang keluar masuk di areal pertokoan atau pusat perbelanjaan terutama di sore hari pada saat jam pulang kantor, semakin memperparah kemacetan di pintu keluar tol Bekasi Barat maupun Timur. Sementara jumlah petugas dari kepolisian atau dari Dinas Perhubungan yang ikut membantu mengatur lalu lintas di jalan tersebut terlihat sangat kurang. Lokasi didirikannya mal atau pusat perbelanjaan yang berada di dekat pintu tol tersebut sangat berkontribusi pada kemacetan lalu lintas. Pemberian izin untuk mendirikan mal atau pusat perbelanjaan dirasakan tidak memperhatikan peta transportasi di kota Bekasi, karena justru menambah masalah kemacetan.

Universitas Indonesia

Dari keseluruhan permasalahan kemacetan lalu lintas di kota Bekasi tersebut pada akhirnya diperoleh tiga penyebab utama sebagai timbulnya permasalahan yang mendasar. Ketiga permasalahan tersebut adalah kurangnya prasarana dan sarana transportasi, penataan ruang dan wilayah di kota Bekasi yang kurang terkoordinasi, khususnya lokasi mal, pertokoan, atau pusat perbelanjaan, serta peningkatan jumlah kendaraan bermotor di kota Bekasi.

3.5.1. Kurangnya Sarana dan Prasarana Transportasi.

Kurangnya sarana dan prasarana dalam bidang transportasi di kota Bekasi juga banyak dihadapi oleh kota-kota besar lain di Indonesia. Sebenarnya masalah ini dapat diatasi apabila pemerintah daerah memiliki anggaran yang cukup untuk menyediakan sarana dan prasarana tersebut.

Beberapa sarana dan prasarana yang dirasakan kurang dan menjadi penyebab makin meningkatnya kemacetan di kota Bekasi, antara lain : terbatasnya kapasitas jalan, baik karena penyempitan jalan maupun kerusakan atas beberapa ruas jalan, tidak berfungsinya rambu-rambu lalu lintas, kurangnya lahan parkir sehingga pengendara menggunakan bagian jalan untuk keperluan memarkir kendaraan, kurang tersedianya jembatan penyeberang yang memadai, masih kurang luas dan memadainya areal terminal angkutan umum, sehingga angkutan umum menunggu atau mencari penumpang di luar lokasi terminal, serta kurangnya transportasi massal yang terintegrasi dengan baik. Di tahun 2011, penyediaan sarana dan prasarana semakin berat dikarenakan pengesahan APBD tahun 2011 kota Bekasi yang mundur dari jadwal yang telah ditetapkan. Ini berimplikasi pada proses pengadaan barang dan jasa juga mengalami kemunduran dari waktu yang telah direncanakan, sehingga ketersediaan sarana dan prasarana di bidang transportasi akan tertunda.

3.5.2. Penataan Ruang dan Wilayah Kota Bekasi yang Kurang Terencana

Dalam merencanakan sistem tata ruang perlu diperoleh sebelumnya gambaran yang jelas dan detil mengenai kebutuhan daerah akan sistem pelayanan transportasi yang diakomodasikan dalam master plan. Kejelasan atas kebutuhan daerah akan sistem transportasi tersebut seharusnya dapat diperoleh dengan koordinasi yang erat diantara instansi pemerintah yang berkepentingan dengan

Universitas Indonesia

masalah perencanaan, pembangunan dan masalah teknis. Ketidakjelasan dan tidak konsistennya sistem tata ruang dan transportasi di kota Bekasi menimbulkan masalah baru atau menambah masalah yang lama. Hal ini selanjutnya akan menyulitkan dari sisi perencanaan dan implementasi atas rencana yang telah disusun. Permasalahan atas ketidakjelasan atau ketidakkonsistenan atas sistem tata ruang di kota Bekasi dapat diidentifikasi, antara lain pada : perencanaan atau pemberian ijin oleh Pemerintah Kota atas pembangunan pusat-pusat perbelanjaan di kota Bekasi yang dipandang tidak memperhatikan tata ruang dan letak kota Bekasi. Beberapa pusat perbelanjaan yang baru justru dibangun pada lokasi yang dekat dengan pintu tol sehingga mengakibatkan kemacetan lalu lintas yang lebih parah di sekitar pintu tol. Selain itu adalah ketidakteraturan pemanfaatan calon jalan untuk aktivitas masyarakat, dan penundaan pembangunan jalan tol alternatif sebagai salah satu solusi untuk mengurangi kemacetan lalu lintas.

3.5.3. Peningkatan Jumlah Kendaraan Bermotor

Peningkatan jumlah kendaraan bermotor yang ada di kota Bekasi lebih disebabkan karena semakin meningkatnya perekonomian masyarakat kota Bekasi. Bagi masyarakat kota Bekasi, memiliki kendaraan pribadi sebagai sarana transportasi adalah suatu keharusan karena mereka belum dapat terlayani dengan baik oleh angkutan umum yang ada. Kemudahan untuk mendapatkan kepemilikan kendaraan bermotor juga menjadi pemicu atas semakin meningkatnya jumlah kendaraan bermotor. Masing-masing industri otomotif memiliki target penjualan sehingga mereka memberikan kemudahan-kemudahan kepada konsumen untuk mencapai target mereka.

Kondisi jalan raya di kota Bekasi semakin sesak dan semrawut sebagai akibat dari peningkatan jumlah kendaraan bermotor, sehingga aturan-aturan untuk mengatur kelancaran berlalu lintas harus ditegakkan. Namun dalam kenyataannya, aturan hukum yang mengatur lalu lintas belum sepenuhnya dapat dipatuhi oleh para pengguna jalan di kota Bekasi. Penegakan hukum dirasakan sangat kurang oleh para petugas aparat hukum. Beberapa permasalahan kurang tegas dalam penegakan hukum di bidang transportasi yang terjadi di kota Bekasi, antara lain : kurang disiplin pengemudi angkutan umum ataupun pribadi, sebagai contoh

mereka menunggu penumpang di tempat larangan berhenti, yang mengakibatkan tersendatnya laju kendaraan di belakangnya. Angkutan umum dengan seenaknya menaikkan dan menurunkan penumpang di tengah jalan, sementara itu calon penumpang juga menunggu angkutan tidak pada halte yang telah disediakan. Ketidaksiplinan pengendara juga terlihat dari cara mereka yang seenaknya menyalip kendaraan dari bahu jalan dan memarkir kendaraan di tempat larangan parkir. Selain itu juga makin banyaknya pedagang kaki lima yang mengambil sebagian badan jalan untuk kegiatan mereka sehingga ruas jalan jadi menyempit. Kesalahan-kesalahan ini terkesan dibiarkan saja meskipun ada petugas kepolisian atau penegak hukum yang sedang bertugas. Di sisi lain, kekurangan jumlah petugas kepolisian atau penegak hukum untuk mengatur lalu lintas dijadikan alasan untuk membenarkan terjadinya pelanggaran hukum. Kemudahan dalam mendapatkan Surat Izin Mengemudi (SIM) juga dapat menjadi pemicu atas semakin semrawutnya kondisi lalu lintas kota Bekasi. Semakin banyak masyarakat yang tidak dapat membaca rambu-rambu lalu lintas dapat dengan bebas mengendarai kendaraan di jalan raya. Kelemahan di dalam menegakkan aturan atau hukum menjadikan hal yang salah sebagai suatu hal yang dibenarkan.

Dari hal-hal tersebut, untuk mengatasi kemacetan lalu lintas di kota Bekasi dapat dituangkan dalam tabel sebagai berikut :

Tabel 3.9.

Faktor Penting untuk Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas di Kota Bekasi

Sasaran	Penyediaan sarana dan prasarana transportasi yang memadai, penataan ruang dan wilayah kota Bekasi yang terencana dengan baik, dan pengaturan lalu lintas dan jumlah kendaraan bermotor yang optimum
Pelaku	Pemerintah, pengusaha transportasi, petugas lalu lintas, dan pengguna jalan
Kendala atau permasalahan	Keterbatasan keuangan daerah yang mengakibatkan terbatasnya kapasitas jalan karena belum ada pembangunan jalan baru, tidak berfungsinya rambu-rambu lalu lintas, kurangnya lahan parkir, kurang tersedianya jembatan penyeberang yang memadai,

(Sambungan Tabel 3.9.)

Kendala atau permasalahan	masih kurang luas dan memadainya areal terminal angkutan umum, perencanaan atau pemberian ijin atas pembangunan pusat perbelanjaan yang tidak memperhatikan tata ruang dan letak kota Bekasi, ketidakteraturan pemanfaatan calon jalan untuk aktivitas masyarakat, penundaan pembangunan jalan tol alternatif kurang disiplin pengemudi angkutan umum pada saat menunggu calon penumpang di tempat terlarang, calon penumpang yang menunggu angkutan tidak di halte, kurang disiplin pengendara yang seenaknya menyalip kendaraan dari bahu jalan dan memarkir kendaraan di tempat larangan parkir, makin banyaknya pedagang kaki lima yang mengambil badan jalan untuk kegiatan mereka, kurangnya jumlah petugas kepolisian atau penegak hukum untuk mengatur lalu lintas, dan kemudahan untuk mendapatkan Surat Ijin Mengemudi (SIM) sehingga banyak masyarakat yang tidak dapat membaca rambu-rambu lalu lintas berkendara di jalan-jalan raya.
---------------------------	--

Sumber : Penulis (diolah)

3.6. Kebijakan Pemerintah Kota Bekasi untuk Mengatasi Masalah Transportasi

Dalam mengatasi permasalahan transportasi di kota Bekasi, setiap tahun pemerintah kota telah memberikan prioritas program dan kegiatan untuk perbaikan sistem transportasi, baik perbaikan sarana fisik maupun non fisik. Di tahun 2011, pemerintah kota Bekasi berencana melakukan beberapa upaya dalam rangka peningkatan sistem transportasi, antara lain dengan pengembangan jalan tol, penyempurnaan *on/off ramp* gerbang tol, pengembangan *double track* kereta api, pengembangan jalan arteri baru, pembangunan dan pengembangan jalan lokal (arteri sekunder), pembangunan dan perbaikan terminal dan angkutan umum, serta rencana pembangunan jalan layang Ahmad Yani di Bekasi Selatan.

Universitas Indonesia

Dinas Perhubungan kota Bekasi telah mengalokasikan anggaran sebesar 1 miliar rupiah di APBD kota Bekasi tahun 2011 untuk pembangunan jalan baru di sisi Jalan KH. Noer Ali (Kalimalang) sepanjang 1 kilometer. Jalan baru ini direncanakan akan dimulai dari samping Metropolitan Mall hingga depan Rumah Sakit Global. Pembangunan ditujukan untuk mengurangi kemacetan di *traffic light* Jalan KH. Noer Ali (Kalimalang) samping Metropolitan Mall yang selalu terjadi tiap hari. Selanjutnya jalur baru sepanjang 1 kilometer tersebut akan diubah manajemen lalu lintasnya menjadi satu jalur dari semula dua jalur.

Penggunaan sepeda untuk sarana transportasi bagi warga kota Bekasi sebagai salah satu alternatif mengurangi kemacetan mulai gencar digalakkan. Untuk mendukung kegiatan tersebut, Dinas Perhubungan kota Bekasi berencana membangun jalur khusus sepeda. Sebagai percontohan, akan dimulai dengan membangun jalur khusus sepeda sepanjang 5 kilometer di daerah Pekayon, dengan lebar jalur 1,5 meter. Jalur percontohan ini pada awalnya hanya dibuka pada akhir pekan yang selanjutnya akan dievaluasi setelah beberapa waktu. Apabila dirasakan antusiasme masyarakat cukup baik, akan diuji coba pembukaan jalur khusus sepeda tersebut di hari kerja.

Dinas Perhubungan juga berencana membangun program angkutan massal berbasis Trans Patriot sebagai solusi untuk mengganti dan mengurangi jumlah angkutan kota di kota Bekasi. Persiapan pelaksanaan program tersebut sudah dalam tahap kajian yang selanjutnya akan dilanjutkan dengan pembahasan terkait rencana pengalokasian anggaran. Kajian yang dilakukan, bertolak dari uji coba trans Terminal Bekasi-Dukuh Atas sebelumnya dengan armada milik Pempov DKI yang gagal dilaksanakan.

Angkutan massal berbasis Trans Patriot ini nantinya diharapkan selain dapat meminimalisir tingkat kemacetan yang terjadi di kota Bekasi, juga dapat membantu masyarakat menghemat pengeluaran untuk membeli bahan bakar kendaraan.

Dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) kota Bekasi, Pemerintah kota juga berencana akan memindahkan lokasi terminal Induk Kota Bekasi selambat-lambatnya pada tahun 2013. Sebagai salah satu sentral pelayanan masyarakat, Terminal Induk Kota Bekasi kini dianggap sudah tidak

Universitas Indonesia

memadai untuk menampung seluruh kendaraan umum yang ada. Perluasan area tidak memungkinkan dilakukan karena ruang kosong tak lagi tersedia dan lokasi terminal dihipit oleh bangunan-bangunan permanen lainnya. Luas ideal untuk terminal yang melayani kota sebesar Bekasi seharusnya berdiri di atas areal seluas 12 hektare. Pemindahan terminal ini ditujukan untuk mengurangi kepadatan lalu lintas di pusat kota Bekasi dengan memindahkannya ke pinggir kota Bekasi atau yang mendekati pintu tol sehingga mempermudah akses bagi angkutan umum baik dalam maupun luar kota.

Selain pembangunan fisik, Dinas Perhubungan juga melakukan penataan non fisik. Penataan akan dilakukan pada operasionalisasi angkutan umum yang ada di kota Bekasi. Makin banyaknya trayek dan jumlah angkutan umum yang beroperasi semakin menambah kesemrawutan lalu lintas kota Bekasi. Dinas Perhubungan akan memberlakukan *shifting* operasional angkutan kota di kota Bekasi. *Shifting* ini dilakukan dengan cara pengaturan waktu operasionalisasi pelat angkutan kota dengan nomor seri genap dan ganjil. Akan dipisahkan waktu-waktu operasionalisasi angkutan kota yang berbeda nomor pelat mobilnya antara yang genap dan ganjil.

Sementara itu, Satlantas Kepolisian kota Bekasi akan mulai menerapkan ruang khusus untuk sepeda motor di *traffic light* Jalan Ahmad Yani di depan Bekasi Cyber Park, Bekasi Barat dan *traffic light* Jalan Joyomartono. Ruang khusus sepeda motor ini adalah area untuk sepeda motor yang ditempatkan di belakang garis stop di sebuah *traffic light* yang menempatkan sepeda motor berada di depan mobil ketika antri di *traffic light*. Selain untuk mengatasi kemacetan lalu lintas, ruang khusus ini juga ditujukan untuk mengurangi pelanggaran penerobosan marka dan *traffic light* sehingga mengurangi angka kecelakaan. Ruang khusus ini berwujud marka berbentuk bujur sangkar dengan warna kuning atau oranye yang di dalamnya ada gambar sepeda motor dan direncanakan mulai diterapkan pada akhir tahun 2011.

Program-program yang telah direncanakan oleh masing-masing instansi pemerintah kota Bekasi menunjukkan komitmen yang jelas dari pemerintah kota bahwa mereka serius untuk mengatasi atau mengurangi kemacetan lalu lintas di kota tersebut. Dari program-program kebijakan yang ada, harus diprioritaskan

Universitas Indonesia

kebijakan mana yang paling penting untuk segera diimplementasikan dari beberapa kebijakan tersebut dengan memperhatikan kendala-kendala yang ada di kota Bekasi.



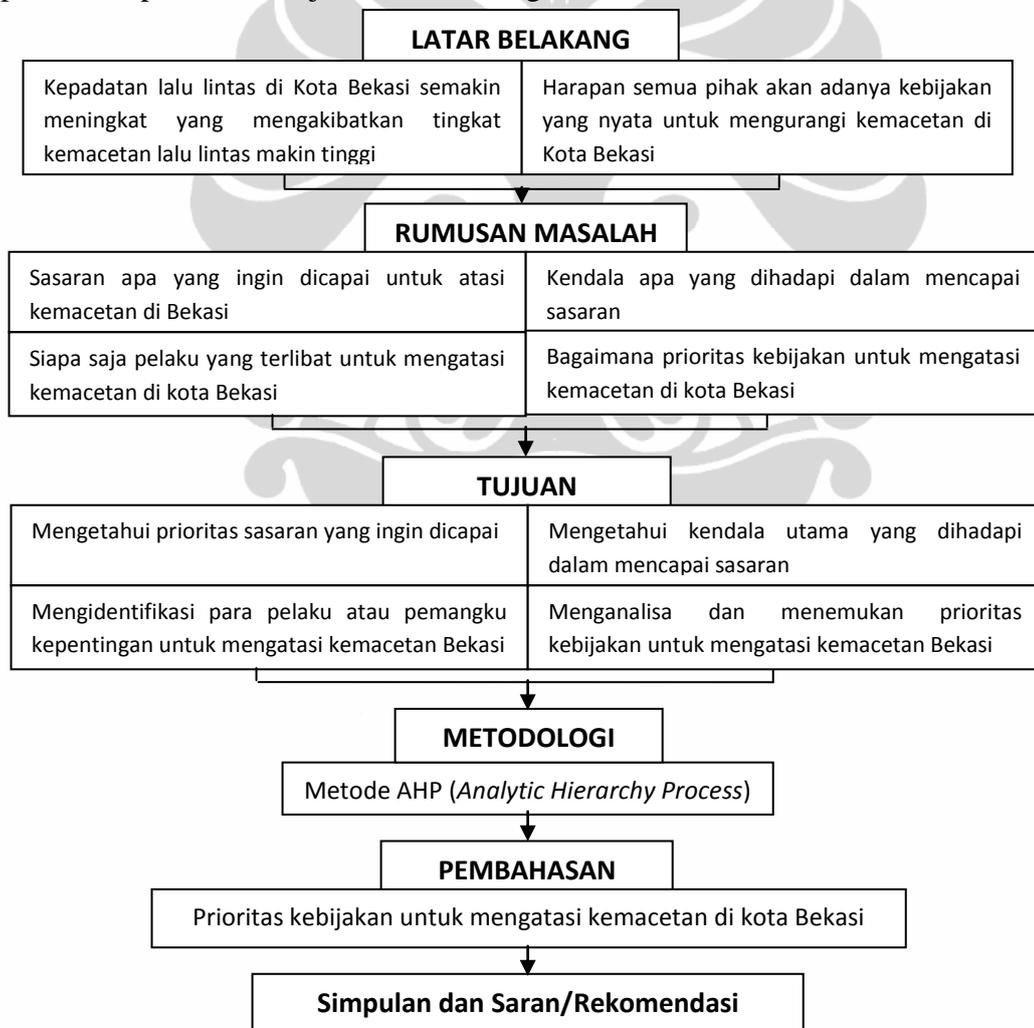
BAB 4

METODOLOGI

Bab ini akan menjelaskan beberapa langkah yang akan penulis lakukan dan coba jelaskan, antara lain: kerangka pemikiran, metode analisis data, teknik pengumpulan data, dan jenis-jenis data yang dibutuhkan. Langkah tersebut dilakukan berdasarkan hasil studi penulis terhadap laporan penelitian sejenis yang telah dilakukan sebelumnya.

4.1. Kerangka Pemikiran

Berikut adalah kerangka pemikiran dari penelitian ini dalam rangka penentuan prioritas kebijakan untuk mengatasi kemacetan di kota Bekasi.



Sumber : Penulis (diolah)

Gambar 4.1.
Kerangka Pemikiran

4.2. Metode Analisis Data

Untuk sampai pada tujuan studi ini, maka metode yang akan digunakan adalah dengan menggunakan metode AHP (*Analytic Hierarchy Process*) sebagai alat analisis. Model AHP adalah alat yang paling mudah untuk memahami masalah yang kompleks dimana masalah tersebut diuraikan ke dalam elemen-elemen yang bersangkutan, menyusun elemen-elemen tersebut secara hirarki dan akhirnya melakukan penilaian atas elemen-elemen tersebut sekaligus menentukan keputusan apa yang akan diambil (Brodjonegoro, 1992). AHP pada dasarnya didisain untuk menangkap persepsi orang yang berhubungan sangat erat dengan permasalahan tertentu melalui prosedur yang didisain untuk sampai kepada suatu skala preferensi diantara berbagai set alternatif, dengan demikian dapat dianggap sebagai model multi-objective-multi-criteria (Azis, 1994).

Sebagai input analisis, model AHP menggunakan persepsi orang yang dianggap “*expert*”, dalam pengertian bahwa kriteria “*expert*” lebih mengacu kepada orang yang mengerti benar permasalahan yang diajukan, dapat merasakan akibat dari permasalahan atau mempunyai kepentingan terhadap permasalahan tersebut. Pengumpulan data umumnya dilakukan dengan cara berhubungan langsung dengan orang yang dianggap “*expert*” tersebut atau dihubungi satu per satu secara terpisah.

4.2.1. Analytic Hierarchy Process (AHP)

Analytic Hierarchy Process atau yang lebih dikenal dengan AHP pertama kali dikembangkan oleh Prof. Thomas Saaty, guru besar pada Wharton School, University of Pennsylvania, pada tahun 1971 dan 1975. AHP pada dasarnya didesain untuk menangkap secara rasional persepsi orang yang berhubungan erat dengan permasalahan tertentu melalui prosedur yang didesain untuk sampai pada skala preferensi diantara berbagai alternatif.

AHP merupakan salah satu model untuk pengambilan keputusan yang dapat membantu kerangka berpikir manusia. Peralatan utama dari model ini adalah sebuah hirarki fungsional dengan input utama persepsi manusia. Pada dasarnya AHP adalah metode yang memecah suatu masalah yang kompleks dan tidak terstruktur ke dalam kelompok-kelompoknya, mengatur kelompok-

kelompok tersebut ke dalam suatu hirarki; memasukkan nilai numerik sebagai pengganti persepsi manusia dalam melakukan perbandingan relatif dan akhirnya dengan suatu sintesa ditentukan elemen mana yang mempunyai prioritas tertinggi. Prinsip AHP adalah memberikan bobot tiap faktor, variabel, dan indikator dengan perbandingan antar faktor, variabel, indikator satu sama lainnya. Bobot yang lebih besar dari suatu indikator, menunjukkan indikator yang lebih penting dibandingkan indikator lainnya dalam menentukan suatu kebijakan.

Fokus AHP adalah pencapaian tujuan yang akan menghasilkan keputusan yang rasional. Keputusan yang rasional didefinisikan sebagai keputusan terbaik dari berbagai tujuan yang ingin dicapai oleh pembuat keputusan. Kunci utama keputusan yang rasional tersebut adalah tujuan, bukan alternatif, kriteria, atau atribut. Masalah yang dapat diselesaikan dengan menggunakan AHP meliputi masalah sosial dan politik.

AHP bermanfaat untuk menghadapi perspektif, rasional dan irrasional, serta risiko dan ketidakpastian dalam lingkungan yang kompleks. AHP juga dapat digunakan untuk memprediksi hasil, merencanakan hasil yang diharapkan di masa yang akan datang, memfasilitasi pembuatan keputusan sebuah kelompok, melakukan kontrol terhadap perubahan sistem pembuatan keputusan, mengalokasikan sumber daya, memilih alternatif, melakukan perbandingan *cost/benefit*, mengevaluasi karyawan dan mengalokasikan kenaikan gaji.

Secara khusus, AHP sesuai untuk digunakan dalam pengambilan keputusan yang melibatkan perbandingan elemen keputusan yang sulit untuk dinilai secara kuantitatif. Hal ini berdasarkan asumsi bahwa reaksi natural manusia ketika menghadapi pengambilan keputusan yang kompleks adalah mengelompokkan elemen-elemen keputusan tersebut menurut karakteristiknya secara umum. Pengelompokan ini meliputi pembuatan hirarki (ranking) dari elemen-elemen keputusan kemudian melakukan perbandingan antara setiap pasangan dalam setiap kelompok, sebagai suatu matriks. Setelah itu akan diperoleh bobot dan rasio inkonsistensi untuk setiap elemen. Dengan demikian akan mudah untuk menguji konsistensi data.

Kelebihan lain dari AHP adalah kemampuannya jika dihadapkan pada situasi yang kompleks atau tidak terkerangka. Situasi ini terjadi jika data,

Universitas Indonesia

informasi statistik dari masalah yang dihadapi sangat minim atau tidak ada sama sekali.

Data yang diperlukan walaupun ada hanya bersifat kualitatif yang mungkin didasari oleh persepsi, pengalaman ataupun intuisi. Permasalahan yang dihadapi dapat dirasakan dan diamati, namun kelengkapan data numerik yang berupa angka-angka tidak menunjang untuk dimodelkan secara kuantitatif.

Langkah paling awal dalam penggunaan AHP adalah merinci permasalahan ke dalam komponen-komponennya, kemudian mengatur bagian dari komponen-komponen tersebut dalam bentuk hirarki. Hirarki yang paling atas diturunkan dalam beberapa set elemen lainnya, sehingga akhirnya terdapat elemen-elemen yang spesifik atau elemen-elemen yang dapat dikendalikan dicapai dalam situasi konflik (Saaty, 1993).

Saaty (1993) mengemukakan bahwa tahapan dalam analisis data sebagai berikut :

- a. Identifikasi sistem,
- b. Penyusunan hirarki,
- c. Membuat matriks perbandingan/komparasi berpasangan,
- d. Menghitung matriks pendapat individu,
- e. Menghitung pendapat gabungan,
- f. Pengolahan horizontal,
- g. Pengolahan vertikal, dan
- h. Revisi.

Perbandingan antarelemen satu dengan yang lain digunakan untuk memperoleh gambaran pengaruh relatif atau pengaruh setiap elemen terhadap masing-masing tujuan (elemen yang lain) setingkat di atasnya. Perbandingan didasarkan pada penilaian (*judgement*) dari para pengambil keputusan dengan memberikan penilaian tingkat kepentingan satu elemen dibandingkan dengan elemen lainnya dengan kriteria sebagaimana tabel 4.1 di bawah. Perbandingan sesuai tingkat kepentingan secara berpasangan dilakukan dengan kuantifikasi atas data kualitatif pada materi wawancara atau melalui kuesioner dengan nilai komparasi/pembobotan antara nilai 1 sampai dengan 9 (Saaty, 1993).

Tabel 4.1.
Skala Banding Secara Berpasangan Dalam AHP

Intensitas	Keterangan
1	Kedua elemen sama pentingnya
3	Elemen yang satu sedikit lebih penting daripada elemen yang lainnya
5	Elemen yang satu lebih penting daripada elemen yang lain
7	Elemen yang satu jelas lebih penting daripada elemen yang lain
9	Elemen yang satu mutlak lebih penting daripada elemen yang lain
2,4,6,8	<ul style="list-style-type: none"> • Nilai-nilai antara dua nilai pertimbangan yang berdekatan • Jika untuk aktivitas ke-I mendapat satu angka bila dibandingkan dengan aktivitas ke-j, maka j mempunyai nilai kebalikannya bila dibandingkan dengan i

Sumber : Saaty, 1993

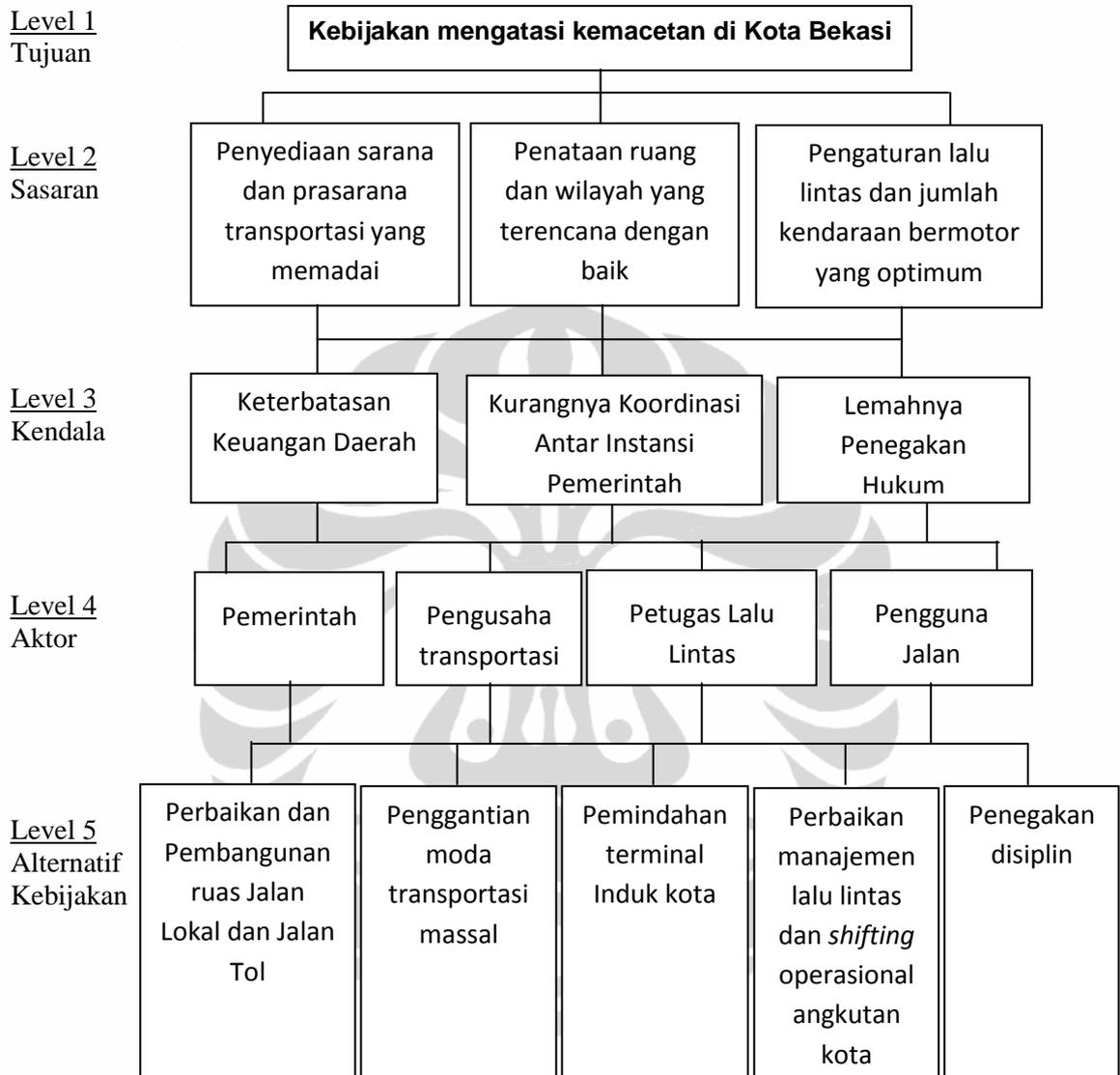
4.2.2. Penyusunan Hirarki

Tahap awal dalam metode AHP adalah penyusunan hirarki atau lazim disebut dengan dekomposisi. Melalui proses dekomposisi suatu permasalahan yang kompleks dan tidak terstruktur diuraikan menjadi kelompok-kelompok yang homogen dan kemudian menyusunnya ke dalam suatu hirarki. Hirarki tersebut merupakan dasar penelitian terhadap pendapat atau penilaian berbagai pihak yang ikut berperan dalam upaya mengatasi kemacetan di kota Bekasi.

Penyusunan hirarki kebijakan mengatasi kemacetan di kota Bekasi didasarkan pada permasalahan umum dan kondisi transportasi kota Bekasi yang telah diuraikan pada bab Pendahuluan dan lebih mendalam pada bab tentang gambaran umum kondisi transportasi di kota Bekasi. Hirarki kebijakan mengatasi kemacetan di kota Bekasi yang telah disusun melalui pendekatan AHP dapat dilihat pada gambar 4.2.

Merujuk pada penelitian yang dilakukan oleh Apri Nuryanti (2003) dan berdasarkan pembagian jenis hirarki yang ada, maka hirarki pada gambar 4.2

merupakan hirarki tidak sempurna, dimana tidak setiap elemen pada suatu level berhubungan dengan elemen pada level di atasnya.



Sumber : Penulis (diolah)

Gambar 4.2.
Hirarki Pemilihan Kebijakan Mengatasi Kemacetan di Kota Bekasi

4.2.3. Identifikasi dan Definisi Level dalam Hirarki

Hirarki pemilihan kebijakan mengatasi kemacetan di kota Bekasi terdiri dari lima level, dengan penjelasan masing-masing level sebagai berikut:

Level 1 : Tujuan

Tujuan hirarki secara umum adalah pemilihan kebijakan untuk mengatasi kemacetan di kota Bekasi. Perumusan tujuan tersebut didasarkan pada fakta bahwa kondisi sistem transportasi di kota Bekasi semakin mengkhawatirkan yang ditandai dengan semakin meningkatnya tingkat kemacetan lalu lintas di kota Bekasi. Meskipun Pemerintah kota Bekasi telah mengambil kebijakan-kebijakan untuk mengatasi kemacetan di kota Bekasi, namun perlu diambil prioritas dari beberapa alternatif kebijakan yang akan dilaksanakan. Tujuan dari hirarki ini adalah untuk mencari prioritas dari alternatif kebijakan tersebut.

Level 2 : Sasaran

Tujuan dari level sasaran adalah untuk melihat perbandingan prioritas berbagai sasaran yang ingin dicapai, sehubungan dengan kebijakan untuk mengatasi kemacetan di kota Bekasi. Sasaran ini diambil dengan memperhatikan 3 (tiga) penyebab utama kemacetan di kota Bekasi yang telah dijelaskan dalam gambaran umum kota Bekasi. Penyebab utama kemacetan di kota Bekasi yang mendasar adalah kurangnya prasarana dan sarana transportasi, penataan ruang dan wilayah di kota Bekasi yang kurang terkoordinasi, khususnya lokasi mal, pertokoan, atau pusat perbelanjaan yang berdekatan dengan pintu tol, serta peningkatan jumlah kendaraan bermotor di kota Bekasi. Selanjutnya perlu dipertimbangkan sasaran dalam mengambil kebijakan adalah untuk mengatasi penyebab utama kemacetan sesuai urutan prioritasnya, yaitu : *pertama*, penyediaan sarana dan prasarana transportasi yang memadai, *kedua*, penataan ruang dan wilayah yang terencana dengan baik, dan *ketiga*, pengaturan lalu lintas dan jumlah kendaraan bermotor yang optimum.

Level 3 : Kendala

Tujuan dari level ini adalah untuk melihat perbandingan berbagai kendala yang mempengaruhi tercapainya sasaran-sasaran yang diinginkan. Kendala-kendala yang dihadapi dalam mencapai sasaran adalah yang nyata merupakan gambaran di kota Bekasi dalam mengatasi kemacetan, yaitu : *pertama*, keterbatasan keuangan daerah, *kedua*, kurangnya koordinasi antar instansi

Pemerintah, yaitu antara Dinas Tata Kota, Dinas Perhubungan, Dinas Pekerjaan Umum, Bappeda, dan *ketiga*, lemahnya penegakan hukum.

Level 4 : Aktor atau pelaku

Level ini memuat pihak-pihak atau pelaku yang mempunyai pengaruh dalam mengatasi dan menyelesaikan berbagai kendala yang ada (level di atasnya). Sehubungan dengan hal tersebut, terdapat 4 (empat) pelaku yang dianggap mewakili dari banyak pelaku yang ada, yaitu : unsur Pemerintah Daerah, yang meliputi Dinas Tata Kota, Dinas Perhubungan, Dinas Pekerjaan Umum, Bappeda, selanjutnya Pengusaha Transportasi, Petugas Lalu Lintas atau Petugas Kepolisian, dan Pengguna Jalan.

Level 5 : Alternatif Kebijakan

Tujuan level ini adalah untuk melihat perbandingan prioritas alternatif kebijakan yang dapat dilaksanakan untuk mengatasi kemacetan di kota Bekasi dengan memperhatikan kendala-kendala yang ada, Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah dan Rencana Strategis dari instansi yang membidangi masalah transportasi di kota Bekasi. Adapun alternatif kebijakan tersebut adalah : *pertama*, perbaikan dan pembangunan ruas jalan lokal dan jalan tol, *kedua*, penggantian moda transportasi massal, *ketiga*, pemindahan terminal induk kota, *keempat*, perbaikan manajemen lalu lintas dan *shifting* operasional angkutan kota, dan *kelima*, penegakan disiplin.

4.3. Pembuatan Kuesioner

Inti dari proses AHP adalah membandingkan tingkat prioritas beberapa elemen atau variabel pada suatu level dari suatu susunan hirarki, berdasarkan persepsi atau penilaian dari beberapa ekspert. Salah satu cara pengumpulan data primer adalah dengan menemui para responden di lapangan dan melakukan wawancara langsung secara terpisah. Untuk membantu pemahaman terhadap maksud penelitian, penulis menjelaskan kepada para responden mengenai batasan dan lingkup penelitian, tujuan Pemerintah kota untuk mengatasi kemacetan, kondisi transportasi saat ini, dan langkah implementasi kebijakan mengatasi kemacetan yang baru. Untuk melengkapi data yang diperlukan pada saat wawancara dilakukan pula pengisian kuesioner oleh para responden untuk

Universitas Indonesia

memperoleh pernyataan/persepsi dalam menanggapi atau merespon permasalahan yang diajukan.

Setelah semua kuesioner diisi oleh para responden, maka masalah berikutnya adalah bagaimana dari sekian banyak jawaban kuesioner menjadi satu hasil akhir. Terdapat berbagai cara untuk menentukan hasil akhir penilaian, salah satunya adalah dengan cara menentukan peran bagi masing-masing responden dan memberinya bobot. Namun walaupun tampak efektif tapi dianggap kurang manusiawi karena menjustifikasi kelebihan atau kekurangan seseorang secara kurang proporsional. Cara yang lain mencari hasil akhir adalah dengan membiarkan hasil pengisian setiap responden secara terpisah dan menganggap setiap penilaian responden sebagai suatu kesatuan yang berdiri sendiri.

Dalam penelitian penulis mencari nilai rata-rata dengan menggunakan metode rata-rata ukur. Kelebihan metode rata-rata ukur adalah selain cocok untuk bilangan rasio atau perbandingan seperti skala dalam model AHP, juga mampu mengurangi gangguan yang ditimbulkan salah satu bilangan yang terlalu besar atau terlalu kecil.

Rumus dari rata-rata ukur adalah sebagai berikut :

$$\hat{\omega} = \sqrt[n]{\delta_1 \times \delta_2 \times \delta_3 \times \dots \times \delta_i \dots} \quad (1)$$

Dimana n menyatakan banyaknya responden dan δ_i adalah penilaian dari responden ke- i . Setelah didapat $\hat{\omega}$ untuk setiap sel, langkah berikutnya adalah seperti dalam rata-rata hitung yaitu membentuk sebuah matriks perbandingan baru dan kemudian dicari bobot prioritasnya.

Dalam penelitian yang dilakukan, penulis menganggap bahwa para responden mempunyai peran yang sama sebagai orang-orang yang terlibat langsung dan mengetahui banyak mengenai masalah kemacetan lalu lintas di kota Bekasi. Selain itu, penulis juga menggunakan penilaian gabungan dengan menggunakan rata-rata ukur sebagai penilaian akhir bagi setiap elemen yang akan diproses lebih lanjut dalam analisis model AHP.

Dalam tesis ini penulis menggunakan lebih dari satu responden yang dianggap ekspert, dengan pertimbangan agar proses pengambilan keputusan dengan metode AHP, khususnya penetapan kebijakan untuk mengatasi kemacetan

Universitas Indonesia

di kota Bekasi dapat dirumuskan dari berbagai sudut pandang. Hal ini karena proses pemilihan kebijakan akan menghasilkan suatu kebijakan publik yang berdampak pada banyak pihak.

Untuk keperluan analisa kebijakan tersebut, penulis menghubungi 7 (tujuh) orang responden *expert* yang berperan atau paham atas permasalahan transportasi di kota Bekasi dan berupaya untuk mengatasi masalah kemacetan lalu lintas di kota Bekasi. Responden tersebut terdiri dari unsur Pemerintah, yaitu Dinas Perhubungan, Dinas Tata Kota, Bappeda, Satlantas Polrestro Bekasi Kota sebagai petugas yang mengatur lalu lintas, kalangan Pengusaha, pengguna jalan yang berkontribusi langsung atas terjadinya kemacetan, dan akademisi sekaligus peneliti dari Pusat Studi Transportasi dan Logistik Universitas Gadjah Mada, yang sumbangan pemikirannya sangat penting dalam pengambilan suatu keputusan atau kebijakan terutama di bidang transportasi.

Daftar kuesioner dibuat dengan jelas dan sesederhana mungkin, sehingga diharapkan responden dapat memberikan penilaian terhadap elemen-elemen yang diperbandingkan dengan benar tanpa ada keragu-raguan. Bagian awal daftar kuesioner memuat penjelasan singkat penelitian, prinsip dasar AHP, hirarki pemilihan kebijakan untuk mengatasi kemacetan di kota Bekasi, petunjuk pengisian kuesioner AHP beserta skala penilaian 1-9 serta beberapa contoh pengisian kuesioner dengan mengacu pada salah satu level dalam hirarki. Adapun daftar kuesioner dimaksud dilampirkan pada bagian akhir tesis ini.

Selanjutnya, dalam proses pengisian persepsi tersebut semua responden menerima dan menyetujui bentuk hirarki yang telah disusun seperti pada gambar 4.2. di atas. Persepsi atau penilaian responden terhadap elemen-elemen suatu hirarki dilakukan dengan cara pengisian kuesioner oleh masing-masing responden, sehingga responden dapat dihubungi secara terpisah tanpa harus dikumpulkan pada suatu tempat.

Setelah persepsi dari masing-masing responden terkumpul, selanjutnya dibuat matriks perbandingan atau komparasi berpasangan. Kondisi ini menggambarkan pengaruh relatif atau pengaruh setiap elemen terhadap masing-masing tujuan atau kepentingan yang setingkat di atasnya. Penentuan tingkat kepentingan pada setiap tingkat hirarki dilakukan dengan teknik perbandingan

Universitas Indonesia

berpasangan berdasarkan pendapat dari pengambil keputusan atau pakar atau orang yang memahami permasalahan. Matriks tersebut dihitung untuk mengetahui nilai dari masing-masing individu.

Setelah diketahui nilai dari masing-masing individu, kemudian dilakukan penghitungan matriks pendapat gabungan. Tujuan dari penyusunan matriks pendapat gabungan adalah untuk membentuk suatu matriks yang mewakili matriks-matriks pendapat individu yang ada. Tahap berikutnya adalah pengolahan horizontal untuk menyusun prioritas elemen keputusan pada hirarki keputusan dan pengolahan vertikal untuk menyusun prioritas pengaruh setiap elemen pada tingkat hirarki keputusan tertentu terhadap sasaran utama.

Dalam Falatehan (2005) disebutkan bahwa revisi atas pendapat atau persepsi dari responden dapat dilakukan apabila nilai CR (*consistency ratio*) cukup tinggi, yaitu lebih dari angka 0,1 dengan mencari *Road Mean Square* (RMS) dan merevisi pendapat pada baris yang memiliki nilai terbesar. Pengolahan data dari seluruh kuesioner yang telah terkumpul dilakukan dengan menggunakan program *Expert Choice 2000*.

4.4. Jenis dan Sumber Data

Selain menggunakan data primer berupa pengisian kuesioner oleh para responden yang dianggap *expert*, penulis juga menggunakan data sekunder sebagai data pendukung untuk lebih memberikan gambaran atau penjelasan tentang kondisi transportasi di kota Bekasi.

Data sekunder tersebut meliputi: profil kota Bekasi, Bekasi dalam angka tahun 2010, rencana strategis Dinas Perhubungan kota Bekasi, data volume kendaraan di kota Bekasi tahun 2010, data panjang jalan, data angka kecelakaan lalu lintas, data peta atau titik rawan kemacetan, serta data mengenai jumlah Surat Izin Mengemudi yang dikeluarkan oleh Kepolisian Metro kota Bekasi di tahun 2010.

4.5. Keterbatasan Studi

Dalam melakukan penelitian, penulis menyadari bahwa terdapat beberapa keterbatasan dalam penelitian ini, antara lain :

1. Karena keterbatasan metode AHP yaitu tidak dapat melakukan pengecekan atau melihat apakah ada hubungan atau tidak antara level atas dan level bawah maupun sesama level, maka dapat dimungkinkan terjadinya bias antar alternatif pilihan yang ada.
2. Dibutuhkan waktu yang cukup lama untuk mendapatkan jawaban kuesioner dari responden/*expert* yang konsisten dalam penilaian dan perbandingan antar pilihan.



BAB 5

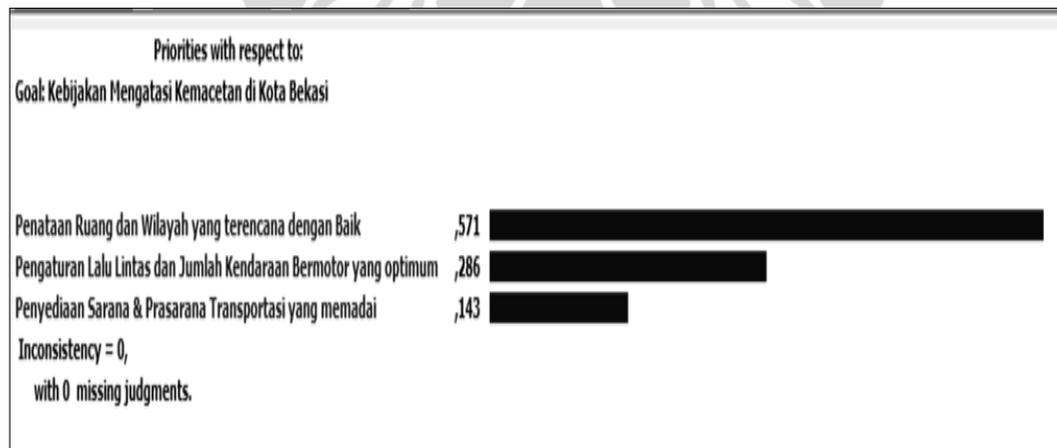
ANALISA KEBIJAKAN PENANGANAN KEMACETAN DI KOTA BEKASI

5.1. Hasil dan Pembobotan

Hasil sintesa akhir global menggunakan rata-rata ukur merupakan suatu kesimpulan analisis hirarki secara keseluruhan dari 7 responden yang dipilih. Selanjutnya hasil sintesa akhir tersebut menghasilkan prioritas sasaran yang hendak dicapai, mendeteksi kendala-kendala yang diprioritaskan untuk diselesaikan, pelaku yang paling berperan untuk mengurangi kendala, serta prioritas kebijakan yang seharusnya dilaksanakan untuk mengatasi kemacetan di kota Bekasi. Bobot prioritas masing-masing elemen dari sintesa akhir global menggunakan rata-rata ukur disajikan sebagai berikut.

5.1.1. Sasaran (Level 2)

Hasil olahan atas sasaran yang utama yang akan diwujudkan untuk mengatasi kemacetan di kota Bekasi dapat dilihat pada gambar hasil olahan menggunakan *Expert Choice 2000* berikut :



sumber : data primer diolah

Gambar 5.1.
Prioritas Sasaran yang Ingin Dicapai

Berdasarkan gambar di atas, terlihat bahwa penilaian responden terhadap sasaran utama yang diprioritaskan untuk diwujudkan dalam rangka mengatasi kemacetan di kota Bekasi adalah penataan ruang dan wilayah yang terencana dengan baik dengan bobot prioritas sasaran mencapai 0,571.

Sasaran selanjutnya adalah pengaturan lalu lintas dan jumlah kendaraan bermotor yang optimum dengan bobot prioritas 0,286 dan terakhir penyediaan sarana dan prasarana transportasi yang memadai dengan bobot prioritas 0,143.

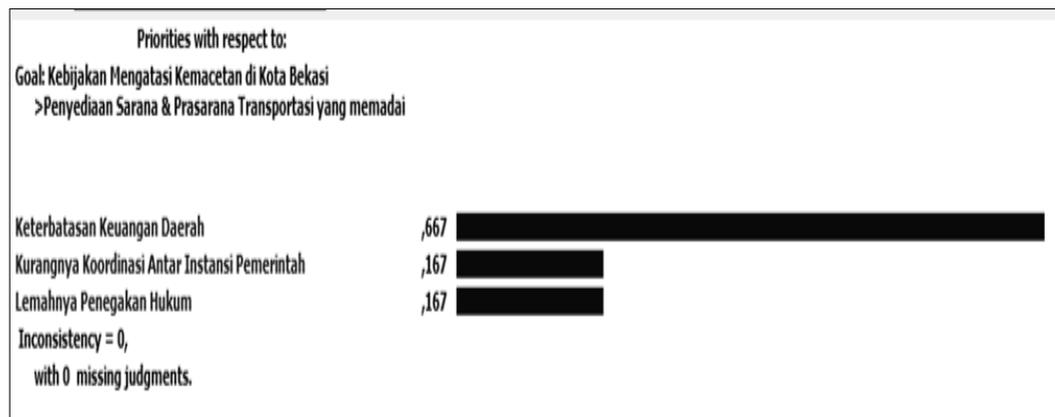
Penataan ruang dan wilayah yang terencana dengan baik sangat penting dilakukan karena dalam beberapa tahun terakhir ini penataan ruang di kota Bekasi justru memberikan kontribusi yang cukup besar pada kemacetan lalu lintas di kota tersebut. Pemberian izin oleh Pemerintah kota atas pembangunan beberapa pusat perbelanjaan yang berlokasi di dekat pintu-pintu tol semakin membuat kemacetan lalu lintas meningkat. Pembangunan pusat perbelanjaan tersebut tidak pula memperhatikan ketersediaan lahan parkir yang memadai sehingga banyak kendaraan dari pengunjung memarkir kendaraan di badan jalan yang makin mempersempit lebar jalan. Kemacetan semakin parah pada waktu sore hari di saat jam pulang kerja, banyak kendaraan yang keluar dari pintu tol bersamaan dengan kendaraan yang akan masuk atau keluar dari pusat perbelanjaan.

Dari peta lokasi rawan kemacetan, rawan pelanggaran dan rawan kecelakaan dari Polrestro Kota Bekasi, tampak bahwa titik-titik kerawanan berada di hampir semua perempatan-perempatan jalan dan yang dekat dengan kawasan perniagaan atau perkantoran. Hal ini menunjukkan bahwa penataan ruang di kota Bekasi belum ditata dengan memperhatikan jaringan transportasi yang ada di kota tersebut.

Penataan ruang dan wilayah yang baik diharapkan dapat diwujudkan apabila direncanakan dengan baik dan memperhatikan sistem transportasi yang ada di kota Bekasi.

5.1.2. Kendala (Level 3)

Dalam mewujudkan sasaran-sasaran pada level sebelumnya, terdapat kendala-kendala yang perlu diantisipasi. Kendala yang paling berpengaruh pada masing-masing sasaran dapat ditunjukkan pada gambar berikut ini.

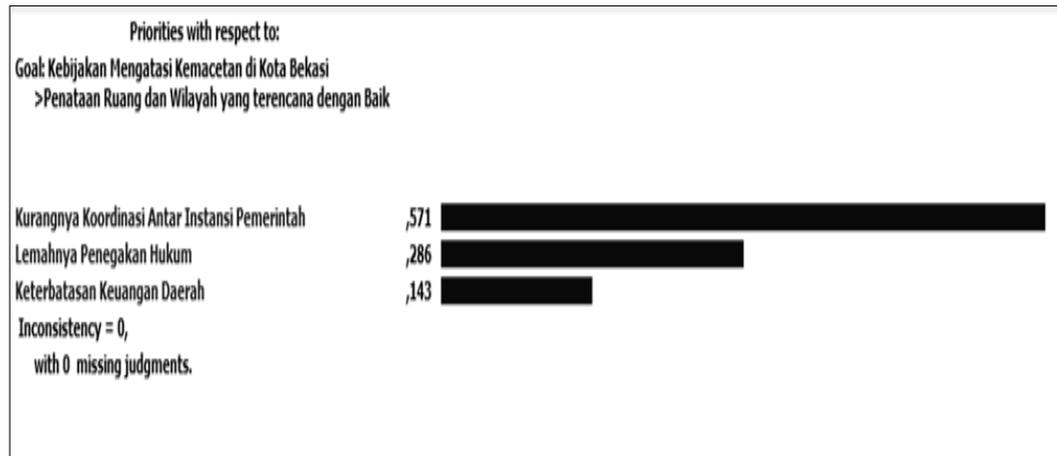


sumber : data primer diolah

Gambar. 5.2.

Kendala untuk Mencapai Sasaran Penyediaan Sarana dan Prasarana Transportasi yang Memadai

Untuk mencapai sasaran penyediaan sarana dan prasarana transportasi yang memadai, maka kendala yang paling utama dihadapi adalah keterbatasan keuangan daerah dengan nilai bobot sebesar 0,667 dilanjutkan dengan masalah kurangnya koordinasi antar instansi pemerintah dan lemahnya penegakan hukum memiliki nilai bobot yang sama, yaitu sebesar 0,167. Keterbatasan keuangan daerah merupakan masalah yang dihadapi oleh hampir seluruh kota-kota besar di Indonesia dalam penyediaan sarana dan prasarana transportasi yang memadai. Dengan sumber-sumber pendapatan yang masih tetap, pemerintah daerah dituntut untuk lebih kreatif dalam mencari sumber pendapatan lain bagi APBD masing-masing daerah sehingga dapat melaksanakan program-program pembangunan dengan hasil yang baik. Pemerintah Daerah juga dituntut harus pandai dalam mengatur program-program prioritas untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat sesuai dengan visi dan misi yang telah ditetapkan oleh Pemerintah Daerah.



sumber : data primer diolah

Gambar 5.3.

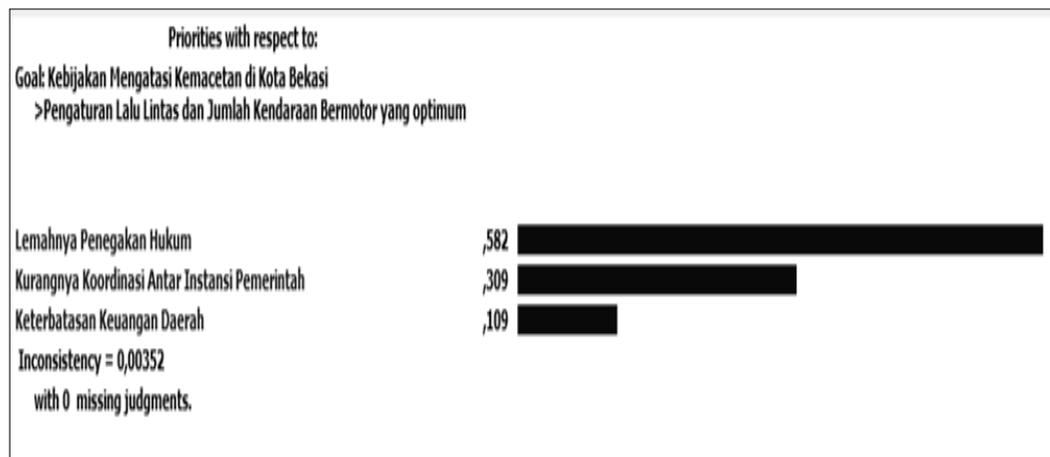
Kendala Untuk Mencapai Sasaran Penataan Ruang dan Wilayah yang Terencana dengan Baik

Untuk mencapai sasaran penataan ruang dan wilayah yang terencana dengan baik, diperoleh hasil bahwa kendala yang paling utama dihadapi adalah masalah kurangnya koordinasi antar instansi pemerintah dengan nilai bobot sebesar 0,571, dilanjutkan dengan masalah lemahnya penegakan hukum dengan bobot sebesar 0,286, dan terakhir keterbatasan keuangan daerah dengan bobot sebesar 0,143.

Sebagai sasaran utama yang ingin dicapai, penataan ruang dan wilayah yang terencana dengan baik mendapat kendala pada kurangnya koordinasi antar instansi pemerintah. Kurangnya koordinasi dalam penataan ruang dan wilayah di kota Bekasi terlihat pada pembangunan pusat-pusat pertokoan, niaga, pendidikan, apartemen dan perkantoran yang berlokasi pada titik-titik rawan kemacetan lalu lintas. Pemberian izin mendirikan bangunan tersebut terkesan tidak memperhatikan pemanfaatan ruang yang baik dan jalur transportasi di kota Bekasi. Hal ini menunjukkan tidak ada koordinasi yang baik antar instansi yang berkepentingan sebelum izin tersebut dikeluarkan. Koordinasi merupakan faktor yang penting dalam penataan ruang dan wilayah yang baik.

Untuk mengurangi permasalahan tersebut, harus dilakukan komunikasi dan kerjasama yang lebih aktif antar instansi untuk mencapai sasaran yang ingin dicapai, baik pada saat perencanaan, pelaksanaan dan evaluasi suatu program atau

kegiatan. Masing-masing instansi seharusnya lebih mengutamakan kepentingan yang lebih luas dibandingkan kepentingan dari masing-masing instansinya.



sumber : data primer diolah

Gambar 5.4.

Kendala Untuk Mencapai Sasaran Pengaturan Lalu Lintas dan Jumlah Kendaraan Bermotor yang Optimum

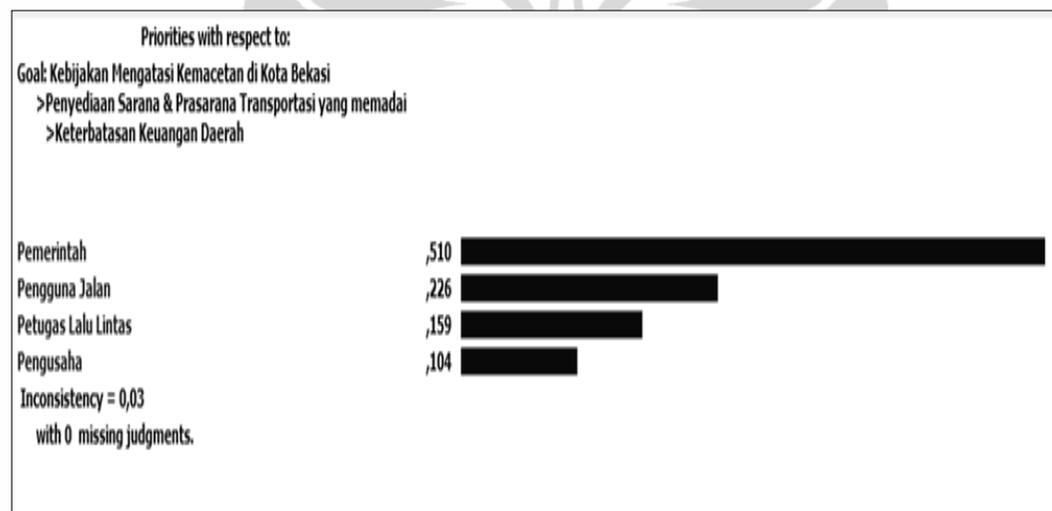
Untuk mencapai sasaran pengaturan lalu lintas dan jumlah kendaraan bermotor yang optimum, kendala yang paling utama dihadapi adalah masalah lemahnya penegakan hukum dengan nilai bobot sebesar 0,582 dilanjutkan dengan masalah kurangnya koordinasi antar instansi pemerintah dengan bobot sebesar 0,309 dan terakhir keterbatasan keuangan daerah dengan bobot sebesar 0,109.

Masalah penegakan hukum menjadi kendala yang utama dalam pengaturan lalu lintas dan jumlah kendaraan yang optimum, dapat terlihat di jalanan kota Bekasi. Beberapa contoh lemahnya penegakan hukum bidang transportasi di kota Bekasi adalah lemahnya penindakan terhadap pengemudi kendaraan yang tidak disiplin di jalanan, menaikkan atau menurunkan penumpang tidak pada tempatnya, berhenti di tempat terlarang, pejalan kaki menyeberang jalan di sembarang tempat, dan pekerja informal yang tidak tertib ketika membuka dagangannya di badan jalan, area parkir, serta trotoar. Bentuk-bentuk tindakan mereka mencerminkan lemahnya tingkat kedisiplinan masyarakat. Kelemahan ini didukung pula dengan lemahnya penegakan hukum, antara lain tidak jelasnya sanksi bagi yang melanggar, aturan yang kurang tegas mengatur pemberian sanksi atas pelanggaran, serta kurangnya perangkat hukum yang ada di lapangan. Selain itu kemudahan untuk memperoleh Surat Izin Mengemudi (SIM) juga ikut

berperan dalam peningkatan kemacetan lalu lintas. Hal ini disebabkan masih banyak calon pemilik SIM yang belum dapat membaca rambu-rambu lalu lintas dengan benar namun sudah dapat memiliki SIM tersebut. Ini berdampak pada pelaksanaan di jalan raya, bahwa masih banyak pengendara yang melanggar rambu-rambu lalu lintas dengan alasan belum paham arti dari rambu lalu lintas tersebut meskipun ada juga yang melanggar karena ketidakdisiplinan dalam berkendara.

5.1.3. Aktor atau Pelaku (Level 4)

Untuk mengatasi kendala utama pada masing-masing sasaran yang ingin dicapai, maka aktor atau pelaku yang berperan penting untuk mengatasi kendala tersebut diuraikan dalam gambar di bawah ini.



sumber : data primer diolah

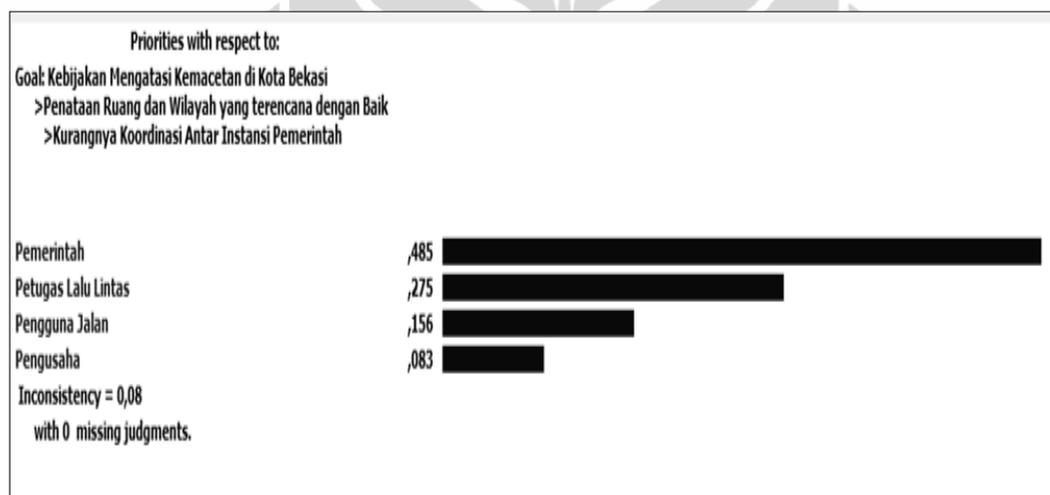
Gambar 5.5.

Pelaku Utama Mengatasi Kendala Keterbatasan Keuangan Daerah Pada Penyediaan Sarana dan Prasarana Transportasi yang Memadai

Untuk mengatasi kendala keterbatasan keuangan daerah pada sasaran penyediaan sarana dan prasarana transportasi yang memadai, diperoleh hasil bahwa pelaku atau aktor yang berperan penting adalah Pemerintah dengan nilai bobot sebesar 0,510, kemudian pengguna jalan dengan bobot sebesar 0,226, petugas lalu lintas sebesar 0,159 dan pengusaha dengan nilai bobot 0,104.

Penyediaan sarana dan prasarana transportasi di kota Bekasi dirasa masih kurang memadai untuk dapat memenuhi kebutuhan akan sistem transportasi yang

baik bagi masyarakat Bekasi. Sarana dan prasarana transportasi yang kurang memadai antara lain terlihat pada terbatasnya kapasitas jalan, kurangnya lahan parkir, tidak berfungsinya rambu-rambu lalu lintas, ataupun kurangnya jembatan penyeberangan yang layak. Kurang tersedianya sarana dan prasarana transportasi yang baik disebabkan keterbatasan dana yang ada untuk menyediakan sarana dan prasarana tersebut. Tugas dari Pemerintah kota Bekasi adalah untuk dapat menyediakan sarana dan prasarana transportasi yang baik dengan keterbatasan keuangan daerah. Pemerintah dituntut dapat mencari sumber-sumber pembiayaan alternatif untuk mengatasi masalah keterbatasan keuangan daerah dengan menggandeng pihak-pihak swasta maupun mencari sumber-sumber pembiayaan lain yang sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.



sumber : data primer diolah

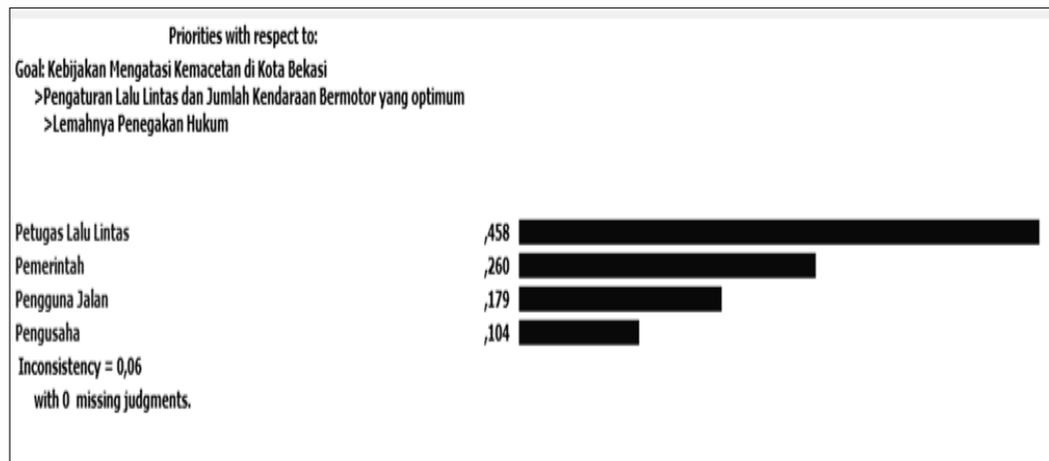
Gambar 5.6.

Pelaku Utama Mengatasi Kendala Kurangnya Koordinasi Antar Instansi Pemerintah pada Penataan Ruang dan Wilayah yang Terencana Dengan Baik

Untuk mengatasi kendala kurangnya koordinasi antar instansi Pemerintah pada sasaran penataan ruang dan wilayah yang terencana dengan baik, diperoleh hasil bahwa pelaku atau aktor utama adalah Pemerintah dengan nilai bobot sebesar 0,485, kemudian petugas lalu lintas dengan bobot sebesar 0,275, pengguna jalan sebesar 0,156 dan pengusaha dengan nilai bobot 0,083.

Penataan ruang dan wilayah dilakukan oleh Pemerintah kota Bekasi bersama dengan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah. Pemerintah kota Bekasi antara lain meliputi Dinas Tata Kota, Dinas Pekerjaan Umum, dan Bappeda.

Kurangnya koordinasi yang baik dalam menata ruang dan wilayah di kota Bekasi tentunya dilakukan oleh Pemerintah kota Bekasi sehingga hanya dapat diselesaikan oleh Pemerintah sendiri. Diharapkan koordinasi antar instansi Pemerintah kota Bekasi dapat ditingkatkan, dengan komunikasi dan kerjasama yang lebih intensif, sehingga penataan ruang dan wilayah di kota Bekasi menjadi lebih baik.



sumber : data primer diolah

Gambar 5.7.

Pelaku Utama Mengatasi Kendala Lemahnya Penegakan Hukum Pada Pengaturan Lalu Lintas dan Jumlah Kendaraan Bermotor yang Optimum

Untuk mengatasi kendala lemahnya penegakan hukum pada sasaran pengaturan lalu lintas dan jumlah kendaraan bermotor yang optimum, diperoleh hasil bahwa pelaku atau aktor utama adalah Petugas Lalu Lintas dengan nilai bobot sebesar 0,458, kemudian Pemerintah dengan bobot sebesar 0,260, pengguna jalan sebesar 0,179 dan pengusaha dengan nilai bobot 0,104.

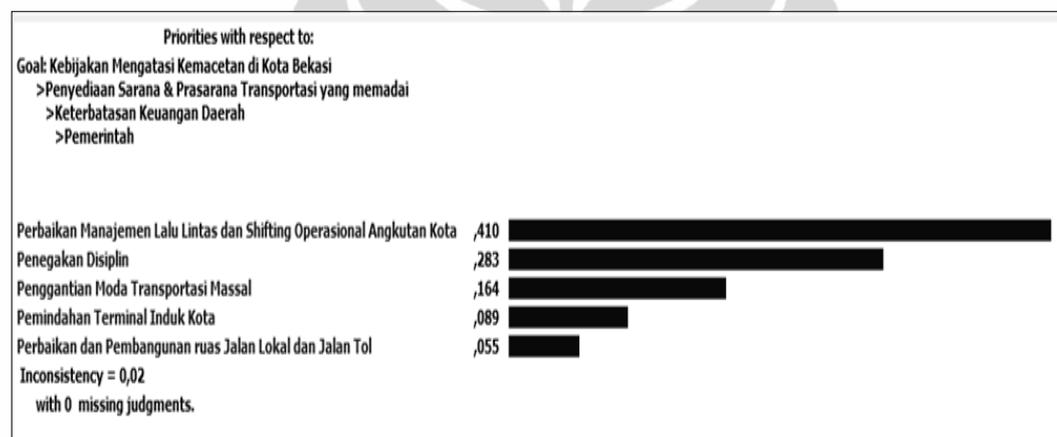
Lemahnya penegakan hukum khususnya dalam bidang transportasi merupakan tantangan yang harus dihadapi oleh Petugas lalu lintas dalam pekerjaan sehari-hari. Jumlah personel petugas lalu lintas saat ini dianggap masih kurang dibandingkan dengan jumlah orang yang berkendara di jalan raya. Kekurangan jumlah personel ini masih jauh dari yang diharapkan. Oleh karena itu petugas lalu lintas harus melakukan pendekatan-pendekatan yang lebih efektif untuk memberikan pemahaman dan pengertian kepada para pengguna jalan sehingga pelanggaran hukum dapat diminimalisir sebagai salah satu cara untuk

mewujudkan tertib berlalu lintas. Petugas lalu lintas perlu melakukan peningkatan tindakan pencegahan dibandingkan tindakan penindakan.

Selain untuk mengatur lalu lintas, pendekatan yang harus dilakukan oleh petugas lalu lintas diharapkan dapat merubah pemahaman pengguna jalan dalam penggunaan kendaraan pribadi sehingga jumlah kendaraan bermotor yang beroperasi di jalan raya berada pada titik yang optimum.

5.1.4. Alternatif Kebijakan (Level 5)

Pada masing-masing pelaku utama untuk mengatasi kendala yang utama untuk mencapai sasaran utama, maka alternatif kebijakan prioritas yang dipilih tersebut diuraikan dalam gambar di bawah ini.



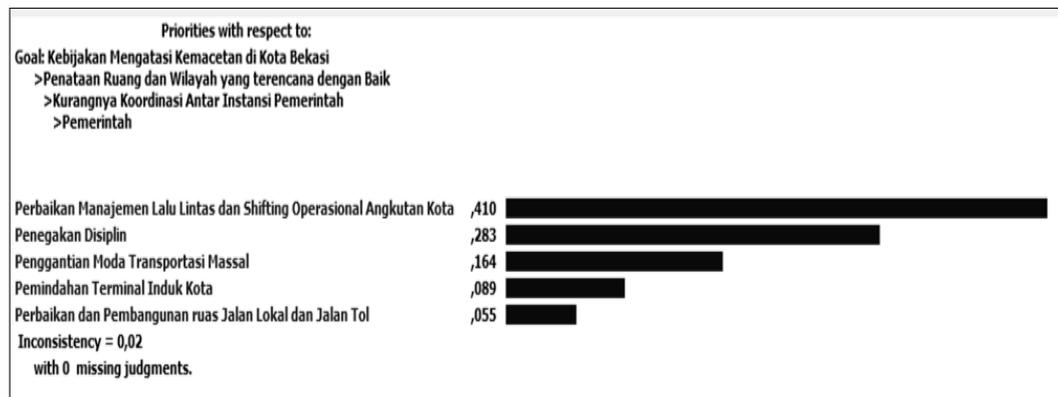
sumber : data primer diolah

Gambar 5.8

Kebijakan Prioritas yang Diambil Oleh Pemerintah Untuk Mengatasi Kendala Keterbatasan Keuangan Daerah pada Sasaran Penyediaan Sarana dan Prasarana Transportasi yang Memadai

Prioritas kebijakan yang diambil oleh Pemerintah untuk mengatasi kendala keterbatasan keuangan daerah pada sasaran penyediaan sarana dan prasarana transportasi yang memadai adalah perbaikan manajemen lalu lintas dan *shifting* operasional angkutan kota dengan bobot nilai 0,410. Kebijakan berikutnya adalah penegakan disiplin dengan bobot nilai 0,283, penggantian moda transportasi massal dengan bobot nilai 0,164, pemindahan terminal induk kota dengan bobot 0,89 dan terakhir adalah kebijakan perbaikan dan pembangunan ruas jalan lokal dan jalan tol dengan bobot nilai 0,55.

Perbaikan manajemen lalu lintas dan *shifting* operasional angkutan kota adalah kebijakan yang paling murah untuk diimplementasikan dengan hasil yang nyata. Dengan adanya keterbatasan dalam keuangan daerah, tentunya kebijakan ini merupakan pilihan yang utama bagi Pemerintah.



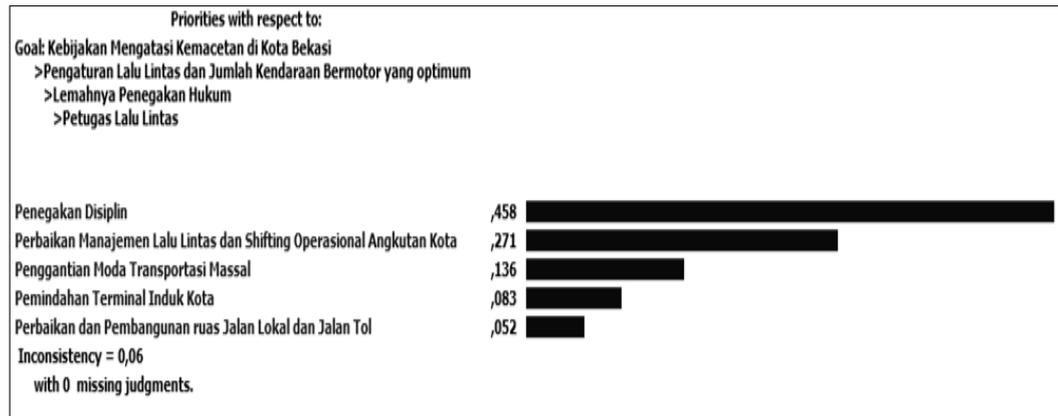
sumber : data primer diolah

Gambar 5.9

Kebijakan Prioritas yang Diambil Oleh Pemerintah Untuk Mengatasi Kendala Kurangnya Koordinasi Antar Instansi Pemerintah pada Sasaran Penataan Ruang dan Wilayah yang Terencana Dengan Baik

Prioritas kebijakan yang diambil oleh Pemerintah untuk mengatasi kendala kurangnya koordinasi antar instansi Pemerintah pada sasaran penataan ruang dan wilayah yang terencana dengan baik adalah perbaikan manajemen lalu lintas dan *shifting* operasional angkutan kota dengan bobot nilai 0,410. Kebijakan berikutnya adalah penegakan disiplin dengan bobot nilai 0,283, penggantian moda transportasi massal dengan bobot nilai 0,164, pemindahan terminal induk kota dengan bobot 0,89 dan terakhir adalah kebijakan perbaikan dan pembangunan ruas jalan lokal dan jalan tol dengan bobot nilai 0,55.

Dengan kondisi tata ruang yang tidak memperhatikan jaringan transportasi saat ini, tentunya tidak mudah bagi Pemerintah untuk melakukan penataan ulang karena dibutuhkan waktu yang lama dan biaya yang sangat mahal. Oleh karena itu, kebijakan prioritas yang diambil adalah untuk menata sistem transportasi dengan perbaikan manajemen lalu lintas dan *shifting* operasional angkutan kota.



sumber : data primer diolah

Gambar 5.10

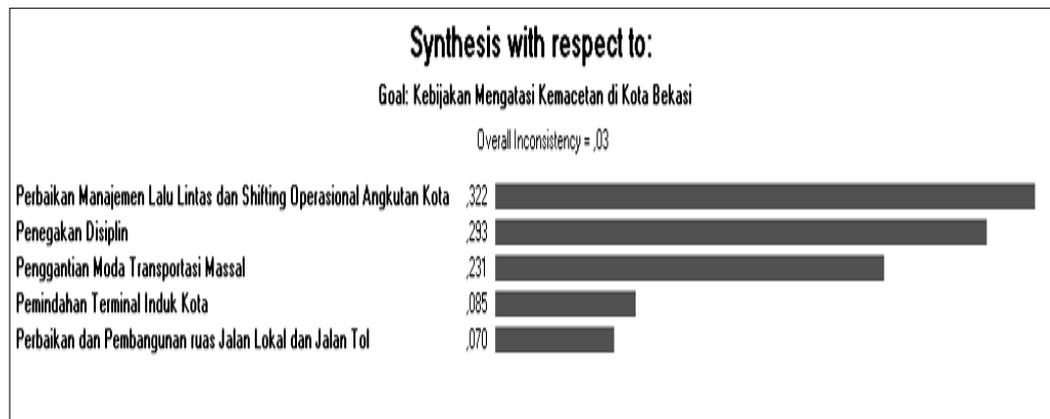
Kebijakan Prioritas yang Diambil Oleh Petugas Lalu Lintas Untuk Mengatasi Kendala Lemahnya Penegakan Hukum pada Sasaran Pengaturan Lalu Lintas dan Jumlah Kendaraan Bermotor yang Optimum

Prioritas kebijakan yang diambil oleh Petugas Lalu Lintas untuk mengatasi kendala lemahnya penegakan hukum pada sasaran pengaturan lalu lintas dan jumlah kendaraan bermotor yang optimum adalah penegakan disiplin dengan bobot nilai 0,458. Kebijakan berikutnya adalah perbaikan manajemen lalu lintas dan *shifting* operasional angkutan kota dengan bobot nilai 0,271, penggantian moda transportasi massal dengan bobot nilai 0,136, pemindahan terminal induk kota dengan bobot 0,83 dan terakhir adalah kebijakan perbaikan dan pembangunan ruas jalan lokal dan jalan tol dengan bobot nilai 0,52.

Lemahnya penegakan hukum hanya dapat diatasi dengan penegakan disiplin yang tegas. Penegakan disiplin diterapkan kepada para pengguna jalan dan juga kepada petugas lalu lintas itu sendiri melalui pengawasan oleh Inspektorat Jenderal. Pengenaan sanksi yang jelas dan tegas kepada para pelanggar hukum sesuai peraturan yang berlaku akan memberikan contoh yang baik bagi kalangan masyarakat bahwa hukum benar-benar ditegakkan secara adil dan benar.

5.2. Prioritas Kebijakan

Tahap akhir dari hirarki ini adalah pemilihan kebijakan untuk mengatasi kemacetan lalu lintas di kota Bekasi. Hasil olahan dari data responden untuk pemilihan kebijakan mengatasi kemacetan di kota Bekasi diuraikan pada gambar di bawah ini.



sumber : data primer diolah

Gambar 5.11.
Prioritas Kebijakan Mengatasi Kemacetan di Kota Bekasi

Berdasarkan gambar di atas, maka prioritas kebijakan yang dipilih untuk mengatasi kemacetan di kota Bekasi adalah dengan melakukan perbaikan manajemen lalu lintas dan *shifting* operasional angkutan kota dengan bobot nilai sebesar 0,322.

Pemilihan kebijakan ini sejalan dengan apa yang sedang direncanakan oleh Dinas Perhubungan kota Bekasi yang akan melakukan kegiatan pengaturan arus lalu lintas dari semula dua jalur menjadi satu jalur dan *shifting* operasional angkutan kota. *Shifting* operasional angkutan kota ditujukan untuk mengurangi jumlah angkutan kota yang beroperasi tiap hari, sehingga mengurangi kepadatan lalu lintas. *Shifting* dilakukan dengan cara pengaturan waktu operasionalisasi pelat angkutan kota dengan nomor seri genap dan ganjil. Akan dipisahkan waktu-waktu operasionalisasi angkutan kota yang berbeda nomor pelat mobilnya antara yang genap dan ganjil. Bagi pengusaha angkutan kota, kebijakan ini juga dapat memperpanjang usia pemakaian angkutan kota, karena ada masa 1 hari istirahat untuk kendaraannya. Kebijakan juga sejalan dengan kendala keterbatasan

keuangan daerah, karena kebijakan ini tidak memerlukan anggaran yang sangat besar.

Perbaikan manajemen lalu lintas juga rencananya dilakukan oleh Kepolisian Metro kota Bekasi, salah satunya dengan menerapkan uji coba ruang khusus untuk sepeda motor di *traffic light* Jalan Ahmad Yani di depan Bekasi Cyber Park, Bekasi Barat dan *traffic light* Jalan Joyomartono. Ruang khusus sepeda motor ini adalah area untuk sepeda motor yang berada di belakang garis stop di sebuah *traffic light* yang menempatkan sepeda motor berada di depan mobil ketika mengantri di *traffic light*. Selain untuk mengatasi kemacetan lalu lintas, ruang khusus ini juga ditujukan untuk mengurangi pelanggaran penerobosan marka dan *traffic light* sehingga mengurangi angka kecelakaan. Ruang khusus ini berwujud marka berbentuk bujur sangkar dengan warna kuning atau oranye yang di dalamnya ada gambar sepeda motor dan direncanakan mulai diterapkan pada akhir tahun 2011.

Kebijakan berikutnya adalah penegakan disiplin dengan bobot sebesar 0,293. Penegakan disiplin dilakukan dengan cara menegakkan hukum atau aturan di bidang transportasi dengan tegas. Perlu dilakukan operasi penegakan disiplin secara rutin yang dilakukan serentak oleh beberapa instansi yang membidangi transportasi, yaitu Kepolisian dan Dinas Perhubungan. Kegiatan dimaksudkan untuk memberikan efek jera kepada para pengguna jalan yang melanggar hukum. Pemberian sanksi juga harus diberikan dengan tegas kepada para pelanggar lalu lintas tanpa membedakan antara pengguna jalan yang satu dengan yang lain.

Kebijakan yang dipilih berikutnya adalah penggantian moda transportasi massal dengan bobot nilai 0,231. Pemerintah kota Bekasi merencanakan untuk mengoperasikan angkutan massal berbasis Trans Patriot yang meniru konsep Trans Jakarta, sebagai solusi untuk mengganti dan mengurangi jumlah beroperasinya angkutan kota di kota Bekasi. Persiapan pelaksanaan program sudah dalam tahap kajian dan akan dilanjutkan dengan pembahasan terkait rencana pengalokasian anggaran. Kajian yang dilakukan, bertolak dari uji coba trans Terminal Bekasi-Dukuh Atas sebelumnya dengan armada milik Pemerintah Provinsi DKI Jakarta yang gagal dilaksanakan.

Angkutan massal berbasis Trans Patriot ini diharapkan selain dapat meminimalisir tingkat kemacetan yang terjadi di kota Bekasi, juga dapat membantu masyarakat menghemat pengeluaran untuk membeli bahan bakar kendaraan.

Kebijakan yang selanjutnya adalah pemindahan terminal induk kota Bekasi dengan bobot nilai 0,85. Pemindahan terminal induk yang saat ini ada sangat dibutuhkan karena terminal ini bertipe B yang fungsi awalnya adalah untuk melayani angkutan antar kota dalam propinsi, namun kenyataannya terminal tersebut harus melayani angkutan antar kota dan antar propinsi sehingga tidak mampu menampung kapasitas angkutan yang keluar masuk tiap hari ke terminal induk kota Bekasi. Pembangunan sarana terminal penumpang tipe A sebagai pengganti terminal tipe B, direncanakan berlokasi di Kelurahan Bojongmenteng, Kecamatan Rawalumbu dengan luas lahan $\pm 7,16$ hektar.

Pemindahan terminal ke arah selatan kota dengan akses jalan masuk ke pintu tol Bekasi Timur, Cileungsi dan satu melalui ruas jalan Pengasinan-Bantar Gebang, akan memunculkan peluang untuk mengembangkan atau membangun suatu *Central Business District* (CBD) di bekas terminal dan mengurangi kepadatan lalu lintas di pusat kota.

Kebijakan berikutnya adalah perbaikan dan pembangunan ruas jalan lokal dan jalan tol dengan bobot nilai 0,70. Kebijakan ini diperkirakan yang membutuhkan biaya paling besar dari kebijakan-kebijakan sebelumnya. Pemerintah kota Bekasi sudah berencana untuk melakukan pengembangan jalan tol, penyempurnaan *on/off ramp* gerbang tol, pengembangan jalan arteri baru, pembangunan dan pengembangan jalan lokal (arteri sekunder), serta rencana pembangunan jalan layang Ahmad Yani di Bekasi Selatan. Namun demikian untuk pengembangan dan pembangunan jalan-jalan baru tersebut dapat berdampak pada kenaikan jumlah kepemilikan kendaraan pribadi, sehingga perlu disertai dengan aturan tentang pembatasan kepemilikan kendaraan pribadi.

Sebagai kota yang berbatasan langsung dengan Provinsi DKI Jakarta, maka kebijakan yang akan diambil oleh Pemerintah Kota Bekasi untuk mengatasi kemacetan perlu disinkronkan dengan pola transportasi makro yang telah disusun oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Hal ini diperlukan agar kebijakan yang

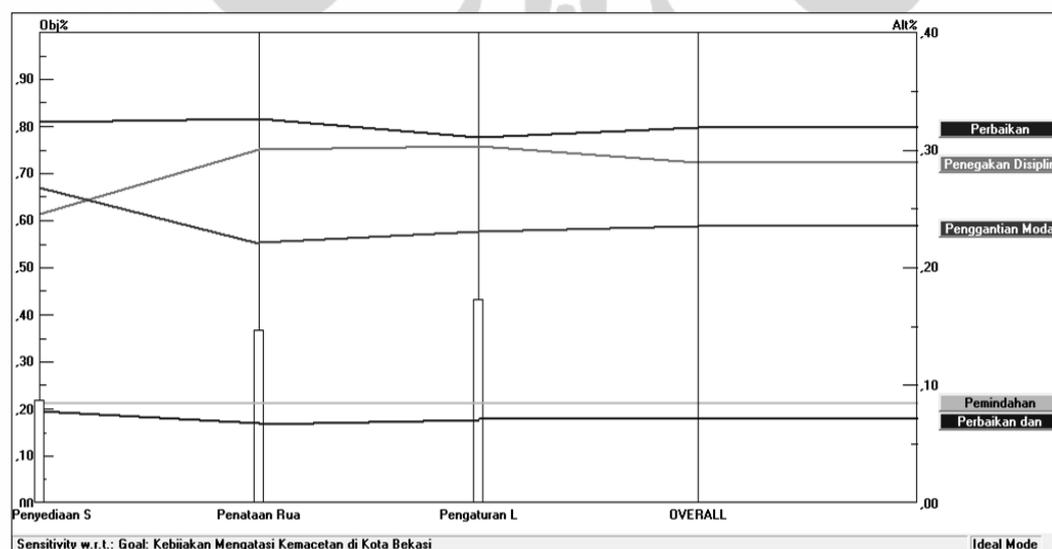
Universitas Indonesia

diambil nantinya tidak hanya dapat mengatasi kemacetan di kota Bekasi, namun juga dapat mengurangi kemacetan yang terjadi di DKI Jakarta.

5.3. Analisa Sensitivitas

Analisis sensitivitas dilakukan untuk mengukur tingkat perubahan pada pembobotan suatu pilihan karena adanya suatu perubahan pilihan yang lain. Sehingga apabila terjadi adanya pergeseran subyektivitas dari stakeholders atas pembobotan pada suatu pilihan, maka akan dapat mempengaruhi besarnya bobot pilihan lainnya dan berdampak terhadap proses yang akan dilakukan guna mencapai pilihan alternatif tersebut.

Pada penelitian ini sasaran utama yang memiliki nilai relatif tinggi dengan yang lainnya adalah penataan ruang dan wilayah yang terencana dengan baik sebesar 57,1%, ternyata jika diturunkan secara acak, misal menjadi 37,2%, maka urutan prioritas kebijakan tidak berubah seperti pada gambar 5.12 di bawah ini, yaitu prioritas utama adalah perbaikan manajemen lalu lintas dan *shifting* operasional angkutan kota.



sumber : data primer diolah

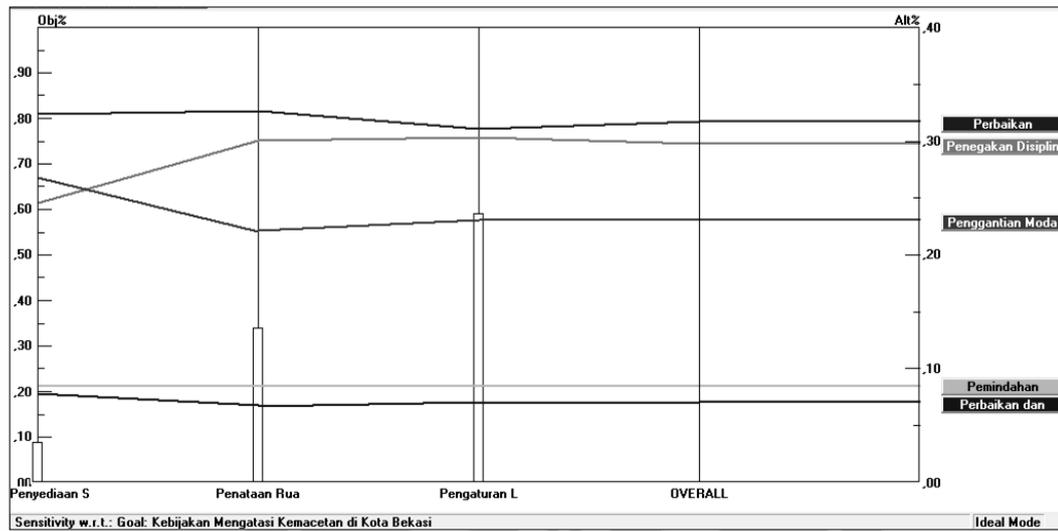
Gambar 5.12.

Hasil Analisis Sensitivitas dengan Sasaran Penataan Ruang dan Wilayah yang Terencana dengan Baik Apabila Diturunkan

Demikian pula apabila sasaran pengaturan lalu lintas dan jumlah kendaraan bermotor yang optimum dengan nilai sebesar 28,6% dinaikkan menjadi 58,3%, maka prioritas utama tetap pada kebijakan perbaikan manajemen lalu

Universitas Indonesia

lintas dan *shifting* operasional angkutan kota, sebagaimana gambar 5.13 di bawah ini.



sumber : data primer diolah

Gambar 5.13.
Hasil Analisis Sensitivitas dengan Sasaran Pengaturan Lalu Lintas dan Jumlah Kendaraan Bermotor yang Optimum apabila Dinaikkan

BAB 6

PENUTUP

6.1. Simpulan

Berdasarkan hasil analisis pada bab-bab sebelumnya, dapat diambil beberapa simpulan sebagai berikut :

1. Peningkatan kondisi kemacetan lalu lintas di kota Bekasi disebabkan karena peningkatan jumlah kendaraan yang beroperasi di jalanan tidak diimbangi dengan peningkatan jumlah luas dan lebar jalan yang signifikan. Pemerintah kota Bekasi telah mengambil beberapa kebijakan untuk mengatasi kemacetan yang terjadi di kota Bekasi. Namun demikian diperlukan pemilihan prioritas kebijakan mana yang perlu untuk segera dilaksanakan.
2. Pemilihan prioritas kebijakan untuk mengatasi kemacetan di kota Bekasi dilakukan menggunakan metode AHP, dengan terlebih dahulu menetapkan sasaran utama, kendala utama, dan pelaku utama dalam memilih kebijakan tersebut. Sasaran utama yang dipilih adalah penataan ruang dan wilayah yang terencana dengan baik. Hal ini sesuai dengan kondisi tata ruang dan kota di kota Bekasi saat ini, dimana pembangunan pusat perbelanjaan dan pusat kegiatan penting berada pada jalur dengan lalu lintas yang padat, seperti di dekat pintu tol, sehingga makin menambah parah kemacetan lalu lintas di kota Bekasi.
3. Masing-masing sasaran dalam mengambil kebijakan mempunyai kendala utama, yaitu untuk sasaran penyediaan sarana dan prasarana transportasi yang memadai, kendala yang utama adalah keterbatasan keuangan daerah. Penataan ruang dan wilayah yang terencana dengan baik sebagai sasaran utama, mendapat kendala pada kurangnya koordinasi antar instansi pemerintah. Sasaran terakhir yaitu pengaturan lalu lintas dan jumlah kendaraan bermotor yang optimum, kendala utamanya adalah masalah lemahnya penegakan hukum.
4. Pemerintah merupakan pelaku yang paling berperan untuk mengatasi kendala utama keterbatasan keuangan daerah dan kurangnya koordinasi antar instansi pemerintah. Sementara petugas lalu lintas adalah pelaku utama untuk mengatasi kendala pada lemahnya penegakan hukum. Keterbatasan keuangan

daerah adalah kendala yang dialami oleh sebagian besar kota atau daerah di Indonesia, karena masing-masing Pemerintah Daerah harus mencari prioritas program atau kegiatan dalam menyusun alokasi anggaran daerahnya untuk mewujudkan visi dan misi dari kota atau daerah tersebut.

5. Dengan memperhatikan sasaran, kendala dan pelaku utama, maka kebijakan prioritas yang dipilih untuk mengatasi kemacetan di kota Bekasi adalah melakukan perbaikan manajemen lalu lintas dan *shifting* operasional angkutan kota. Urutan kebijakan berikutnya adalah penegakan disiplin, penggantian moda transportasi massal, pemindahan terminal induk kota Bekasi, dan yang terakhir adalah perbaikan dan pembangunan ruas jalan lokal dan jalan tol.

6.2. Saran/Rekomendasi Kebijakan

Dengan memperhatikan simpulan-simpulan di atas, maka saran masukan yang dapat disampaikan adalah :

1. Pemerintah kota Bekasi sebaiknya segera menerapkan program yang telah direncanakan untuk perbaikan manajemen lalu lintas dan *shifting* operasional angkutan kota sebagai upaya untuk mengurangi jumlah kendaraan yang beroperasi di jalanan kota Bekasi. Kebijakan tersebut dianggap sebagai kebijakan yang paling membutuhkan biaya tidak terlalu tinggi namun akan kelihatan dengan jelas hasil yang diperoleh.
2. Kebijakan yang diambil perlu diimbangi dengan kebijakan penegakan disiplin dan dikawal langsung oleh aparat penegak hukum, sehingga kebijakan tersebut dapat berjalan sesuai dengan tujuan yang ingin dicapai. Ketegasan dari aparat penegak hukum adalah kunci dari sukses tidaknya pelaksanaan program ini. Perlu dilakukan sosialisasi terlebih dahulu mengenai kebijakan yang akan diambil oleh Pemerintah kota Bekasi. Melalui sosialisasi tersebut diharapkan masyarakat sangat paham akan arti pentingnya kebijakan yang diambil oleh Pemerintah dan memberikan dukungan atas kebijakan yang diambil, sehingga memudahkan penerapannya di lapangan.
3. Kepolisian Resor Metro Kota Bekasi sebaiknya lebih mempersulit penerbitan Surat Izin Mengemudi baru bagi masyarakat kota Bekasi dengan benar-benar menerapkan *standard operating procedur* yang telah ditetapkan. Penegakan

standard operating procedur ini diharapkan dapat mengurangi terjadinya pelanggaran lalu lintas di jalan raya yang disebabkan oleh ketidak disiplin dan ketidak tahuan pengendara kendaraan bermotor pada rambu-rambu lalu lintas.

4. Sebagai salah satu kota penyangga DKI Jakarta, maka Pemerintah kota Bekasi harus berkoordinasi dengan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dan kota lain penyangga DKI Jakarta untuk mengatasi masalah kemacetan lalu lintas. Hal ini dikarenakan masalah kemacetan yang terjadi di kota-kota penyangga DKI Jakarta adalah penyumbang kemacetan di Provinsi DKI Jakarta. Kebijakan untuk mengatasi masalah kemacetan tidak akan dapat berhasil apabila dilakukan secara parsial oleh masing-masing Pemerintah kota. Kebijakan yang diambil harus disusun secara terpadu oleh semua Pemerintah kota penyangga bersama Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dengan berpedoman pada pola transportasi makro yang telah disusun oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Kemacetan yang terjadi di DKI Jakarta dan kota-kota penyangga diharapkan dapat teratasi dengan baik apabila dilakukan koordinasi dan sinergi yang baik antara Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dan Pemerintah kota-kota penyangganya dengan melibatkan peran serta masyarakat.

DAFTAR PUSTAKA

- Azis, Iwan J., Djodipuro, dan Marsudi, 1994, *Ilmu Ekonomi Regional dan Beberapa Aplikasinya di Indonesia*, Lembaga Penerbit FEUI, Jakarta.
- Badan Pusat Statistik Kota Bekasi, 2010, *Kota Bekasi dalam Angka, Bekasi Municipality in Figure*, Bekasi.
- Brodjonegoro, Bambang P.S, 1992, *AHP*, Pusat Antar Universitas EK UI, Jakarta.
- Chaerawati, 2004, *Analisis Permintaan Angkutan kota bogor serta Kaitannya terhadap Tata Ruang Wilayah Kotamadya Bogor*, Departemen Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan, Fakultas Ekonomi dan Manajemen, Institut Pertanian Bogor, Bogor.
- Dunn, William N, 1994, *Public Policy Analysis : An Introduction*, Prentice Hall, University of California.
- Falatehan, A. Faroby, 2005, *Kebijakan Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas di Kota Bogor (Suatu Pendekatan Analisis Hirarki)*, Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik, Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, Jakarta.
- Falatehan, A. Faroby, 2005, *Kebijakan Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas di Kota Bogor (Suatu Pendekatan Analisis Hirarki)*, Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik, Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, Jakarta.
- Firdausi, Dedi, 2006, *Pola Kemacetan Lalu Lintas di Pusat Kota Bandar Lampung*, Magister Teknik Pembangunan Wilayah dan Kota, Universitas Diponegoro, Semarang.
- Iswanto, Hadi, 2002, *Faktor-Faktor Pendorong Terjadinya Kemacetan Lalu Lintas di Jalan Arteri Primer Kawasan Pasar Ungaran Kabupaten Semarang*, Fakultas Teknik Universitas Diponegoro, Semarang.
- M. Yafiz, 2002, *Analisis Kinerja Jasa Transportasi Angkutan Kota di Kota Pekanbaru*, Tesis S2 Institut Pertanian Bogor, Bogor.

- Meilayanti, Desy, 2004, *Perbandingan Analisa Kemacetan Lalu Lintas Rutin akibat Bottleneck pada Ruas Jalan dengan Hambatan dengan Deterministic Queuing Analysis dan dengan Shock-Wave Analysis*, Tesis S2 Program Pasca Sarjana Bidang Ilmu Teknik, Universitas Indonesia, Jakarta.
- Mustopadidjaja, 2002, *Manajemen Proses Kebijakan Publik : Formulasi, Implementasi, dan Evaluasi Kinerja*, Lembaga Administrasi Negara, Jakarta.
- Najid, Ade Sjafruddin, Ofyar Z. Tamin, Idwan Santoso, *Determination Priority of Road Improvement Alternatives Based on Region Optimization, Case Study : Bandung City Indonesia*, Institut Teknologi Bandung, Bandung.
- Nasution, 1996, *Manajemen Transportasi*, Penerbit PT. Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Nurdiana, Efi, 2009, *Analisis Pemilihan Bank Sebagai Tempat Menabung dengan Metode Analytical Hierarchy Process*, Universitas Gunadarma, Jakarta.
- Prajugo, Johannes Januar, 2009, *Penerapan AHP dalam Pengambilan Keputusan Pemilihan Sistem Informasi Akuntansi pada PT. KDM di Surabaya*, Program Magister Manajemen Teknologi Bidang Keahlian Manajemen Teknologi Informasi Program Pascasarjana, Institut Teknologi Sepuluh Nopember, Surabaya.
- Pefridiyono, Tri Aji, 2003, *Prioritas Penanganan Permasalahan Transportasi pada Jalan Arteri Primer di Kota Pekalongan*, Universitas Diponegoro, Semarang.
- Pefridiyono, Tri Aji, 2003, *Prioritas Penanganan Permasalahan Transportasi pada Jalan Arteri Primer di Kota Pekalongan*, Universitas Diponegoro, Semarang.
- Rahayu, Tri, 2006, *Kajian Kemacetan Lalu Lintas pada Ruas Jalan Medan-Binjai*, Sekolah Pascasarjana Universitas Sumatera Utara, Medan.

- Saaty, Thomas L., 1993, *Pengambilan Keputusan bagi Para Pemimpin. Proses Hirarki Analitik untuk Pengambilan Keputusan dalam Situasi yang Kompleks*. Seri Manajemen No. 134., LPPM dan PT. Pustaka Binaman Pressindo, Jakarta.
- Sapta, Rendy Dwi, 2009, *Analisis Dampak Kemacetan Lalu Lintas terhadap Sosial Ekonomi Pengguna Jalan dengan Contingent Valuation Method (CVM) (Studi Kasus : Kota Bogor, Jawa Barat)*, Institut Pertanian Bogor, Bogor.
- Silalahi, Harris Pendi P, 2001, *Kajian Pendapatan Usaha Transportasi Angkutan Kota di Kota Bogor*, Jurusan Statistika, Fakultas Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam, Institut Pertanian Bogor, Bogor.
- Sukarto, Haryono, 2006, *Pemilihan Model Transportasi di DKI Jakarta dengan Analisis Kebijakan Proses Hirarki Analitik*, Universitas Pelita Harapan, Jakarta
- Tamin, Ofyar Z, 2000, *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*, edisi ke-2, Penerbit ITB, Bandung.
- Tiro, M, 1996, *Studi Penentuan Pilihan Moda Transportasi Tujuan Perjalanan Kerja oleh Penduduk Jakarta Selatan*, Program Pascasarjana Institut Pertanian Bogor, Bogor.

Foto-foto Kemacetan Lalu Lintas di Kota Bekasi



Kemacetan di Jalan Jatiwaringin Raya pada jam berangkat kantor (06.00 WIB)



Kemacetan di Jalan Jatiwaringin Raya pada jam berangkat kantor (06.00 WIB)



**Kemacetan di Jalan KH. Noer Ali (Kalimalang)
pada jam berangkat kantor (05.45 WIB)**



**Kemacetan di Jalan KH. Noer Ali (Kalimalang)
pada jam berangkat kantor (05.45 WIB)**



Kemacetan di Jalan Ahmad Yani setelah keluar tol Bekasi Barat pada jam pulang kantor (18.00 WIB)



Kemacetan keluar Pintu Tol Bekasi Barat pada jam pulang kantor (18.00 WIB)



Kemacetan di Jalan Juanda pada siang hari (jam 12.00 WIB)



Kemacetan di Jalan Juanda (Pasar Proyek) pada jam 12.00 WIB

KUESIONER

PRIORITAS KEBIJAKAN MENGATASI KEMACETAN DI KOTA BEKASI

1. Penjelasan Singkat Penelitian

- a. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui persepsi atau penilaian responden yang dianggap ekspert atas perumusan kebijakan untuk mengatasi kemacetan di kota Bekasi.
- b. Kegunaan penelitian adalah untuk melengkapi salah satu syarat dalam menyelesaikan pendidikan pada Program Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik Universitas Indonesia. Hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat dan menjadi masukan dalam upaya mengatasi kemacetan di kota Bekasi.
- c. Persepsi atau penilaian responden atas elemen-elemen yang mempengaruhi proses pengambilan keputusan berasal dari orang-orang yang dianggap ekspert, mengerti akan suatu permasalahan dan memiliki kepentingan terhadap masalah tersebut. Sehubungan dengan perumusan kebijakan untuk mengatasi kemacetan di kota Bekasi, maka yang dijadikan responden adalah Bappeda, Dinas Perhubungan kota Bekasi, Satlantas Polrestro Bekasi, pengusaha, dan kalangan akademisi.
- d. Mengingat pentingnya masukan dari Bapak/Ibu, mohon kiranya dapat memberikan penilaian dalam kuesioner berikut. Kami menyadari sepenuhnya bahwa tanpa bantuan Bapak/Ibu maka penulisan tesis ini tidak dapat terwujud.
- e. Karena sifatnya penelitian, maka segala masukan yang Bapak/Ibu berikan akan dijamin kerahasiaannya.

2. Biodata Responden:

- a. Nama :
- b. Jabatan :
- c. Instansi :
- d. Nomor Telp/Fax. :
- e. No. HP :

3. Prinsip Dasar dan Petunjuk Pengisian Kuesioner AHP

3.1. Prinsip Dasar AHP

Analytic Hierarchy Process (AHP) adalah suatu metode pengambilan keputusan, bentuknya sederhana, fleksibel dan berdaya guna besar (*powerful*) untuk mendukung suatu proses pengambilan keputusan yang multi kriteria, multi tujuan, dan penuh dengan situasi kompleks. Ciri utama proses AHP adalah dengan memecah suatu masalah yang kompleks dan tidak terstruktur ke dalam kelompok-kelompok, kemudian kelompok-kelompok tersebut diatur menjadi suatu bentuk hirarki.

Input utama model AHP adalah persepsi atau penilaian manusia. Sedangkan inti dari proses AHP adalah membandingkan tingkat prioritas beberapa elemen atau variabel pada suatu level atau tingkatan dari suatu susunan hirarki. Hasil dari proses perbandingan tersebut, setiap elemen diberi bobot secara numerik sehingga variabel yang mendapat prioritas tertinggi dalam akhir proses analisis akan menjadi pilihan terbaik.

Pada penelitian kali ini, hirarki pemilihan kebijakan mengatasi kemacetan di kota Bekasi yang kami susun, terdiri atas tujuan, sasaran, kendala, aktor, dan alternatif kebijakan-kebijakan yang akan ditempuh, sebagai berikut :

Level 0
Tujuan

Kebijakan mengatasi kemacetan di kota Bekasi

Level 1
Sasaran

Penyediaan sarana dan prasarana transportasi yang memadai

Penataan ruang dan wilayah yang terencana dengan baik

Pengaturan lalu lintas dan jumlah kendaraan bermotor yang optimum

Level 2
Kendala

Keterbatasan Keuangan Daerah

Kurangnya Koordinasi Antar Instansi Pemerintah

Lemahnya Penegakan Hukum

Level 3
Aktor

Pemerintah

Pengusaha

Petugas Lalu Lintas

Pengguna Jalan

Level 4
Alternatif Kebijakan

Perbaikan dan Pembangunan ruas Jalan Lokal dan Jalan Tol

Penggantian moda transportasi massal

Pemindahan terminal Induk kota

Perbaikan manajemen lalu lintas dan *shifting* operasional angkutan kota

Penegakan disiplin

3.2. Petunjuk Pengisian Kuesioner AHP

- a. Penilaian (*judgement*) terhadap elemen-elemen dari setiap level hirarki didasarkan atas bobot prioritas atau kepentingannya. Penilaian responden dinyatakan secara numerik (skala 1 hingga 9), dengan definisi verbal sebagai berikut :

Skala perbandingan (numerik)	Definisi verbal	Penjelasan
1	Sama penting (<i>equal importance</i>)	A dan B (dua elemen) menyumbang sama penting terhadap tujuan
3	Sedikit lebih penting (<i>moderate importance</i>)	Pengalaman dan <i>judgement</i> agak menyukai sebuah elemen dibandingkan yang lainnya (A sedikit lebih penting dari B)
5	Lebih penting (<i>essential/strong importance</i>)	Pengalaman dan <i>judgement</i> lebih kuat menyukai sebuah elemen dibandingkan yang lainnya (A agak lebih penting dari B)
7	Sangat lebih penting (<i>very strong importance</i>)	Sebuah elemen sangat kuat lebih disukai dan dominasinya terlihat nyata dalam keadaan yang sebenarnya dibandingkan lainnya (A jauh lebih penting dari B)
9	Mutlak sangat penting (<i>extreme importance</i>)	Fakta bahwa sebuah elemen lebih disukai daripada elemen lainnya berada pada kemungkinan yang tertinggi (A mutlak lebih penting dari B)
2,4,6, dan 8	Merupakan nilai <i>intermediate</i> antara dua <i>judgement</i> yang peringkatnya berdekatan	Bila kompromi diperlukan antara dua penilaian. Artinya jika ragu-ragu memilih skala. Misal antara 7 dan 9, maka nilai antara dapat digunakan

- b. Proses penilaian kepentingan relative antara dua elemen tersebut, berlaku *aksioma reciprocal*, artinya jika elemen i dinilai 3 kali lebih penting dibandingkan dibandingkan elemen j, maka elemen j harus sama dengan 1/3 kali lebih penting dibandingkan elemen i.
- c. Jika elemen pada kolom sebelah kiri (kolom 1) lebih penting dibandingkan elemen pada kolom sebelah kanan (kolom 2), maka nilai perbandingan ditulis pada belahan sebelah kiri, dan jika sebaliknya maka ditulis pada sebelah kanan

Daftar Kuesioner

Berikan tanda silang (X) persepsi atau penilaian Bapak/Ibu atas pertanyaan-pertanyaan di bawah ini dengan berpedoman pada petunjuk pengisian angket kuesioner di atas.

Contoh :

Berkaitan dengan tujuan utama yaitu mengatasi kemacetan di kota Bekasi, maka sasaran apa yang lebih penting untuk diprioritaskan?

(Bandingkan elemen-elemen sasaran pada kolom 1 dengan elemen-elemen sasaran di baris yang sama pada kolom 2).

Kolom 1	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Kolom 2
Penyediaan sarana dan prasarana transportasi yang memadai									X									Penataan ruang dan wilayah yang terencana dengan baik
Penyediaan sarana dan prasarana transportasi yang memadai			X															Penataan ruang dan wilayah yang terencana dengan baik
Penyediaan sarana dan prasarana transportasi yang memadai															X			Penataan ruang dan wilayah yang terencana dengan baik

1. Jika jawaban yang diprioritaskan adalah penyediaan sarana dan prasarana transportasi yang memadai sama pentingnya dengan penataan ruang dan wilayah yang terencana dengan baik, maka tanda silang (X) diletakkan pada kolom angka 1.
2. Jika jawaban yang diprioritaskan adalah penyediaan sarana dan prasarana transportasi yang memadai 5 kali lebih penting dibandingkan dengan penataan ruang dan wilayah yang terencana dengan baik, maka tanda silang (X) diletakkan pada kolom angka 5 belahan sebelah kiri.
3. Jika jawaban yang diprioritaskan adalah penataan ruang dan wilayah yang terencana dengan baik 7 kali relatif sangat penting dibandingkan penyediaan sarana dan prasarana transportasi yang memadai, maka tanda silang (X) diletakkan pada kolom angka 7 belahan sebelah kanan.

LEMBAR PERTANYAAN

1. Berkaitan dengan tujuan utama yaitu **mengatasi kemacetan di kota Bekasi**, maka sasaran apa yang menurut Bapak/Ibu lebih penting untuk diprioritaskan?

(Bandingkan elemen-elemen sasaran pada kolom 1 dengan elemen-elemen sasaran di baris yang sama pada kolom 2)

Kolom 1	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Kolom 2
Penyediaan sarana dan prasarana transportasi yang memadai																		Penataan ruang dan wilayah yang terencana dengan baik
Penyediaan sarana dan prasarana transportasi yang memadai																		Pengaturan lalu lintas dan jumlah kendaraan bermotor yang optimum
Penataan ruang dan wilayah yang terencana dengan baik																		Pengaturan lalu lintas dan jumlah kendaraan bermotor yang optimum

2. Untuk mencapai sasaran yaitu **penyediaan sarana dan prasarana transportasi yang memadai**, maka faktor kendala apa yang menurut Bapak/Ibu lebih penting untuk diperhatikan?

(Bandingkan elemen-elemen kendala pada kolom 1 dengan elemen-elemen kendala di baris yang sama pada kolom 2)

Kolom 1	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Kolom 2
Keterbatasan keuangan daerah																		Kurangnya koordinasi antar instansi Pemerintah
Keterbatasan keuangan daerah																		Lemahnya penegakan hukum
Kurangnya koordinasi antar instansi Pemerintah																		Lemahnya penegakan hukum

3. Untuk mencapai sasaran yaitu **penataan ruang dan wilayah yang terencana dengan baik**, maka faktor kendala apa yang menurut Bapak/Ibu lebih penting untuk diperhatikan?

(Bandingkan elemen-elemen kendala pada kolom 1 dengan elemen-elemen kendala di baris yang sama pada kolom 2)

Kolom 1	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Kolom 2
Keterbatasan keuangan daerah																		Kurangnya koordinasi antar instansi Pemerintah
Keterbatasan keuangan daerah																		Lemahnya penegakan hukum
Kurangnya koordinasi antar instansi Pemerintah																		Lemahnya penegakan hukum

4. Untuk mencapai sasaran yaitu **pengaturan lalu lintas dan jumlah kendaraan bermotor yang optimum**, maka faktor kendala apa yang menurut Bapak/Ibu lebih penting untuk diperhatikan?

(Bandingkan elemen-elemen kendala pada kolom 1 dengan elemen-elemen kendala di baris yang sama pada kolom 2)

Kolom 1	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Kolom 2
Keterbatasan keuangan daerah																		Kurangnya koordinasi antar instansi Pemerintah
Keterbatasan keuangan daerah																		Lemahnya penegakan hukum
Kurangnya koordinasi antar instansi Pemerintah																		Lemahnya penegakan hukum

5. Untuk mengatasi kendala **keterbatasan keuangan daerah** sehingga kurang potensial dalam mengatasi kemacetan di kota Bekasi, maka aktor atau pelaku mana yang menurut Bapak/Ibu lebih penting untuk diperhatikan?

(Bandingkan elemen-elemen aktor pada kolom 1 dengan elemen-elemen aktor di baris yang sama pada kolom 2)

Kolom 1	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Kolom 2
Pemerintah																		Pengusaha
Pemerintah																		Petugas Lalu Lintas
Pemerintah																		Pengguna jalan
Pengusaha																		Petugas Lalu Lintas
Pengusaha																		Pengguna jalan
Petugas Lalu Lintas																		Pengguna jalan

6. Untuk mengatasi kendala **kurangnya koordinasi antar instansi Pemerintah** sehingga kurang potensial dalam mengatasi kemacetan di kota Bekasi, maka aktor atau pelaku mana yang menurut Bapak/Ibu lebih penting untuk diperhatikan?

(Bandingkan elemen-elemen aktor pada kolom 1 dengan elemen-elemen aktor di baris yang sama pada kolom 2)

Kolom 1	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Kolom 2
Pemerintah																		Pengusaha
Pemerintah																		Petugas Lalu Lintas
Pemerintah																		Pengguna jalan
Pengusaha																		Petugas Lalu Lintas
Pengusaha																		Pengguna jalan
Petugas Lalu Lintas																		Pengguna jalan

7. Untuk mengatasi kendala **lemahnya penegakan hukum** sehingga kurang potensial dalam mengatasi kemacetan di kota Bekasi, maka aktor atau pelaku mana yang menurut Bapak/Ibu lebih penting untuk diperhatikan?

(Bandingkan elemen-elemen aktor pada kolom 1 dengan elemen-elemen aktor di baris yang sama pada kolom 2)

Kolom 1	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Kolom 2
Pemerintah																		Pengusaha
Pemerintah																		Petugas Lalu Lintas
Pemerintah																		Pengguna jalan
Pengusaha																		Petugas Lalu Lintas
Pengusaha																		Pengguna jalan
Petugas Lalu Lintas																		Pengguna jalan

8. Bagi Pemerintah kota Bekasi sebagai pelaku yang ikut berperan dalam upaya mencapai tujuan utama yaitu **mengatasi kemacetan di kota Bekasi**, maka kebijakan mana yang menurut Bapak/Ibu lebih penting untuk diprioritaskan?
(Bandingkan elemen-elemen kebijakan pada kolom 1 dengan elemen-elemen kebijakan di baris yang sama pada kolom 2)

Kolom 1	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Kolom 2
Perbaikan dan Pembangunan ruas Jalan Lokal dan Jalan Tol																		Penggantian moda transportasi massal
Perbaikan dan Pembangunan ruas Jalan Lokal dan Jalan Tol																		Pemindahan terminal Induk Kota
Perbaikan dan Pembangunan ruas Jalan Lokal dan Jalan Tol																		Perbaikan manajemen lalu lintas dan <i>shifting</i> operasional angkutan kota
Perbaikan dan Pembangunan ruas Jalan Lokal dan Jalan Tol																		Penegakan disiplin
Penggantian moda transportasi massal																		Pemindahan terminal Induk Kota
Penggantian moda transportasi massal																		Perbaikan manajemen lalu lintas dan <i>shifting</i> operasional angkutan kota
Penggantian moda transportasi																		Penegakan disiplin

massal																			
Pemindahan terminal Induk Kota																			Perbaikan manajemen lalu lintas dan <i>shifting</i> operasional angkutan kota
Pemindahan terminal Induk Kota																			Penegakan disiplin
Perbaikan manajemen lalu lintas dan <i>shifting</i> operasional angkutan kota																			Penegakan disiplin

9. Bagi Pengusaha sebagai pelaku yang ikut berperan dalam upaya mencapai tujuan utama yaitu **mengatasi kemacetan di kota Bekasi**, maka kebijakan mana yang menurut Bapak/Ibu lebih penting untuk diprioritaskan?
(Bandingkan elemen-elemen kebijakan pada kolom 1 dengan elemen-elemen aktor di baris yang sama pada kolom 2)

Kolom 1	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Kolom 2
Perbaikan dan Pembangunan ruas Jalan Lokal dan Jalan Tol																		Penggantian moda transportasi massal
Perbaikan dan Pembangunan ruas Jalan Lokal dan Jalan Tol																		Pemindahan terminal Induk Kota
Perbaikan dan Pembangunan ruas Jalan Lokal dan Jalan Tol																		Perbaikan manajemen lalu lintas dan <i>shifting</i> operasional angkutan kota
Perbaikan dan Pembangunan ruas Jalan Lokal dan Jalan Tol																		Penegakan disiplin
Penggantian moda transportasi massal																		Pemindahan terminal Induk Kota
Penggantian moda transportasi massal																		Perbaikan manajemen lalu lintas dan <i>shifting</i> operasional angkutan kota
Penggantian moda transportasi																		Penegakan disiplin

massal																			
Pemindahan terminal Induk Kota																			Perbaikan manajemen lalu lintas dan <i>shifting</i> operasional angkutan kota
Pemindahan terminal Induk Kota																			Penegakan disiplin
Perbaikan manajemen lalu lintas dan <i>shifting</i> operasional angkutan kota																			Penegakan disiplin

10. Bagi Petugas Lalu lintas sebagai pelaku yang ikut berperan dalam upaya mencapai tujuan utama yaitu **mengatasi kemacetan di kota Bekasi**, maka kebijakan mana yang menurut Bapak/Ibu lebih penting untuk diprioritaskan? (Bandingkan elemen-elemen kebijakan pada kolom 1 dengan elemen-elemen kebijakan di baris yang sama pada kolom 2)

Kolom 1	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Kolom 2
Perbaikan dan Pembangunan ruas Jalan Lokal dan Jalan Tol																		Penggantian moda transportasi massal
Perbaikan dan Pembangunan ruas Jalan Lokal dan Jalan Tol																		Pemindahan terminal Induk Kota
Perbaikan dan Pembangunan ruas Jalan Lokal dan Jalan Tol																		Perbaikan manajemen lalu lintas dan <i>shifting</i> operasional angkutan kota
Perbaikan dan Pembangunan ruas Jalan Lokal dan Jalan Tol																		Penegakan disiplin
Penggantian moda transportasi massal																		Pemindahan terminal Induk Kota
Penggantian moda transportasi massal																		Perbaikan manajemen lalu lintas dan <i>shifting</i> operasional angkutan kota
Penggantian moda transportasi																		Penegakan disiplin

massal																			
Pemindahan terminal Induk Kota																			Perbaikan manajemen lalu lintas dan <i>shifting</i> operasional angkutan kota
Pemindahan terminal Induk Kota																			Penegakan disiplin
Perbaikan manajemen lalu lintas dan <i>shifting</i> operasional angkutan kota																			Penegakan disiplin

11. Bagi Pengguna Jalan sebagai pelaku yang ikut berperan dalam upaya mencapai tujuan utama yaitu **mengatasi kemacetan di kota Bekasi**, maka kebijakan mana yang menurut Bapak/Ibu lebih penting untuk diprioritaskan? (Bandingkan elemen-elemen kebijakan pada kolom 1 dengan elemen-elemen kebijakan di baris yang sama pada kolom 2)

Kolom 1	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Kolom 2
Perbaikan dan Pembangunan ruas Jalan Lokal dan Jalan Tol																		Penggantian moda transportasi massal
Perbaikan dan Pembangunan ruas Jalan Lokal dan Jalan Tol																		Pemindahan terminal Induk Kota
Perbaikan dan Pembangunan ruas Jalan Lokal dan Jalan Tol																		Perbaikan manajemen lalu lintas dan <i>shifting</i> operasional angkutan kota
Perbaikan dan Pembangunan ruas Jalan Lokal dan Jalan Tol																		Penegakan disiplin
Penggantian moda transportasi massal																		Pemindahan terminal Induk Kota
Penggantian moda transportasi massal																		Perbaikan manajemen lalu lintas dan <i>shifting</i> operasional angkutan kota
Penggantian moda transportasi																		Penegakan disiplin

massal																			
Pemindahan terminal Induk Kota																			Perbaikan manajemen lalu lintas dan <i>shifting</i> operasional angkutan kota
Pemindahan terminal Induk Kota																			Penegakan disiplin
Perbaikan manajemen lalu lintas dan <i>shifting</i> operasional angkutan kota																			Penegakan disiplin



Nama Mahasiswa : Arinto S. Mulyawan
NPM : 0906586373
Alamat Rumah : Perum De Minimalis Kav. 3, Jl. Unkris Jatiwaringin
Pondok Gede – Bekasi
Alamat Kantor : Sekretariat Jenderal Kementerian Keuangan,
Gedung Djuanda I Lt. 4, Jl. Wahidin Raya No. 1 Jakarta
Nomor HP : 08119915599
Alamat email : rinto_sm@depkeu.go.id
boss_erry@yahoo.com



Hasil Olahan Pairwise Secara Global

Pertanyaan 1

	sarana & prasarana	ruang & wilayah	lalin & jml kendaraan
sarana & prasarana	1	1.307660486	0.628657591
ruang & wilayah	0.764724491	1	0.86948849
lalin & jml kendaraan	1.590691044	1.15010148	1

Pertanyaan 2

	Keterbatasan uang	Kurang koordinasi	Lemah hukum
Keterbatasan uang	1	0.54887866	0.547743426
Kurang koordinasi	1.821896302	1	0.410714661
Lemah hukum	1.8256723	2.434780382	1

Pertanyaan 3

	Keterbatasan uang	Kurang koordinasi	Lemah hukum
Keterbatasan uang	1	0.247269371	0.383891247
Kurang koordinasi	4.044172542	1	0.664919144
Lemah hukum	2.604904407	1.503942261	1

Pertanyaan 4

	Keterbatasan uang	Kurang koordinasi	Lemah hukum
Keterbatasan uang	1	0.241827118	0.196265307
Kurang koordinasi	4.135185542	1	0.480749857
Lemah hukum	5.095143989	2.080083823	1

Pertanyaan 5

	Pemerintah	Pengusaha	Petugas Lalin	Pengguna jalan
Pemerintah	1	0.261532097	0.330450538	0.247269371
Pengusaha	3.823622457	1	1.517062402	0.241827118
Petugas Lalin	3.026171499	0.659168666	1	0.261532097
Pengguna jalan	4.044172542	4.135185542	3.823622457	1

Pertanyaan 6

	Pemerintah	Pengusaha	Petugas Lalin	Pengguna jalan
Pemerintah	1	3.684031499	4.641588834	2.924017738
Pengusaha	0.271441762	1	0.290419122	0.241827118
Petugas Lalin	0.215443469	3.443299437	1	0.341995189
Pengguna jalan	0.341995189	4.135185542	2.924017738	1

Pertanyaan 7

	Pemerintah	Pengusaha	Petugas Lalin	Pengguna jalan
Pemerintah	1	4.135185542	0.341995189	2.924017738
Pengusaha	0.241827118	1	0.290419122	0.201365373
Petugas Lalin	2.924017738	0.341995189	1	2.434780382
Pengguna jalan	3.443299437	4.966097134	0.410714661	1

Pertanyaan 8

	Perbaikan & Bangun j	Ganti moda transpor	Pindah terminal induk	Manajemen lalin	Penegakan disiplin
Perbaikan & Bangun jalan & tol	1	0.274591495	0.707106781	0.147771713	0.167104696
Ganti moda transport massal	3.641773386	1	4.966097134	0.480749857	0.38647046
Pindah terminal induk	1.414213562	0.201365373	1	0.22272468	0.185459094
Manajemen lalin & shifting	6.767195013	2.080083823	4.489848193	1	0.339941484
Penegakan disiplin	5.984272293	2.587519882	5.392024618	2.941682753	1

Pertanyaan 9

	Perbaikan & Bangun j	Ganti moda transpor	Pindah terminal induk	Manajemen lalin	Penegakan disiplin
Perbaikan & Bangun jalan & tol	1	0.483654235	1.849311194	0.561231024	2.620741394
Ganti moda transport massal	2.067592771	1	0.653830243	0.445449359	0.561231024
Pindah terminal induk	0.540741874	1.529448983	1	1.414213562	1.732050808
Manajemen lalin & shifting	1.781797436	2.244924097	0.707106781	1	2.334815149
Penegakan disiplin	0.381571414	1.781797436	0.577350269	0.428299431	1

Pertanyaan 10

	Perbaikan & Bangun j	Ganti moda transpor	Pindah terminal induk	Manajemen lalin	Penegakan disiplin
Perbaikan & Bangun jalan & tol	1	0.316227766	0.924655597	0.241827118	0.19323523
Ganti moda transport massal	3.16227766	1	2.139826388	0.707106781	0.341995189
Pindah terminal induk	1.081483747	0.467327633	1	0.314980262	0.302853432
Manajemen lalin & shifting	4.135185542	1.414213562	3.174802104	1	0.341995189
Penegakan disiplin	5.175039764	2.924017738	3.301927249	2.924017738	1

Pertanyaan 11

	Perbaikan & Bangun j	Ganti moda transpor	Pindah terminal induk	Manajemen lalin	Penegakan disiplin
Perbaikan & Bangun jalan & tol	1	0.410714661	3.532775529	0.856598862	0.273275883
Ganti moda transport massal	2.434780382	1	2.289428485	1.321802152	0.208980761
Pindah terminal induk	0.283063555	0.436790232	1	0.314980262	0.191181123
Manajemen lalin & shifting	1.167407574	0.756542875	3.174802104	1	0.273275883
Penegakan disiplin	3.65930571	4.785129483	5.230641944	3.65930571	1