



UNIVERSITAS INDONESIA

**ANALISIS PRIORITAS KEBIJAKAN
TRANSPORTASI KOTA TANGERANG**

TESIS

**AMRUL ALAM
0706306056**

**FAKULTAS EKONOMI
PROGRAM MAGISTER PERENCANAAN DAN KEBIJAKAN PUBLIK
JAKARTA
JULI 2011**



UNIVERSITAS INDONESIA

**ANALISIS PRIORITAS KEBIJAKAN
TRANSPORTASI KOTA TANGERANG**

TESIS

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

**AMRUL ALAM
0706306056**

**FAKULTAS EKONOMI
PROGRAM MAGISTER PERENCANAAN DAN KEBIJAKAN PUBLIK
KEKHUSUSAN MANAJEMEN SEKTOR PUBLIK INFRASTRUKTUR
JAKARTA
JULI 2011**

SURAT PERNYATAAN BEBAS PLAGIARISME

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

Jika di kemudian hari ternyata saya melakukan tindakan plagiarisme saya akan bertanggung jawab sepenuhnya dan menerima sanksi yang di jatuhkan oleh Universitas Indonesia kepada saya.

Jakarta, Juli 2011



Amrul Alam

PERNYATAAN ORISINALITAS

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



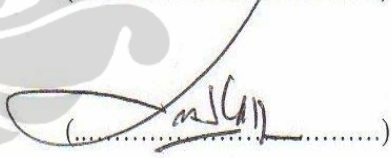
Nama : Amrul Alam
NPM : 0706306056
Tanda Tangan : 
Tanggal : 11 Juli 2011

HALAMAN PENGESAHAN

Tesis ini diajukan oleh :
Nama : Amrul Alam
NPM : 0706306056
Program Studi : Magister Perencanaan Kebijakan Publik
Judul Tesis : ANALISIS PRIORITAS KEBIJAKAN
TRANSPORTASI KOTA TANGERANG

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

DEWAN PENGUJI

Pembimbing : Dr. Ir. Nining I. Soesilo, MA. ()
Penguji : Dr. Andi Fahmi Lubis ()
Penguji : Mandala Manurung, ME. ()

Ditetapkan di : Jakarta

Tanggal : Juli 2011

KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan ke hadirat Allah SWT, atas rahmatNya penulis dapat menyelesaikan tesis dengan judul Analisa Kebijakan Transportasi. Tesis ini merupakan salah satu persyaratan untuk dapat menyelesaikan studi pada Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia.

Pertimbangan penulis memilih topik ini adalah tingginya angka korban kecelakaan di jalan raya juga dan yang tidak kalah besarnya kerugian yang ditimbulkan akibat ketidak efisienan sistem transportasi di Indonesia. Dalam banyak penelitian tentang lalu lintas ditemukan angka kerugian yang sangat besar yang disebabkan buruknya kondisi lalu lintas di tanah air. Oleh karena itu, penulis sangat tertarik untuk meneliti topik ini dan mengharapkan agar karya ini dapat dijadikan sumbangan pemikiran bagi Pemerintah Daerah di seluruh tanah air khususnya Kota Tangerang dengan Harapan, dengan memulai dengan upaya langkah yang kecil dapat menyebabkan perbaikan yang lebih luas lagi.

Pada kesempatan ini, penulis ingin menyampaikan terima kasih kepada Ibu Dr. Nining I Soesilo sebagai dosen pembimbing yang telah meluangkan banyak waktu dan pikiran untuk mengarahkan tesis ini. Terima kasih saya sampaikan pula kepada semua pihak yang membantu langsung maupun tak langsung sehingga selesainya thesis ini.

Terima kasih yang tak terhingga pula penulis sampaikan pada seluruh pihak, khususnya kedua orang tua pengurus bapak H. Broto Setia Pribadi, SE. dan keluarga, atas segala dorongan baik moril dan moral, Bapak Haris Wirawan, Bapak Triman, Ibu Siti, rekan-rekan Angkatan XVIII sore, Deddy Radiansyah, Agus Munawar, dan seluruhnya yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Disadari keterbatasan dan kemampuan penulis sehingga tesis ini masih perlu banyak penyempurnaan. Oleh karena itu, penulis sangat terbuka terhadap kritik dan saran yang bersifat konstruktif.

Salemba, 18 Juli 2011

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

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

Nama : Amrul Alam
NPM : 0706306056
Program Studi : Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik
Departemen : Manajemen Strategis Sektor Publik / Infrastruktur
Fakultas : Ekonomi
Jenis karya : Skripsi/Tesis

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 : **ANALISIS PRIORITAS KEBIJAKAN TRANSPORTASI KOTA TANGERANG**

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 : 23 Juli 2011

Yang menyatakan



(Amrul Alam)

ABSTRAK

Nama : Amrul Alam
Program Studi : Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik
Judul : Analisis Prioritas Kebijakan Transportasi Kota Tangerang

Tesis ini membahas mengenai kebijakan pemerintah di sektor transportasi, khususnya di daerah perkotaan. Penelitian ini mengambil studi kasus di wilayah Kota Tangerang. Tingginya angka kecelakaan yang menyebabkan korban meninggal, serta kerugian material dan kerugian imaterial akibat ketidak efisienan sistem transportasi, melatar belakangi penelitian ini.

Lambatnya pemerintah pusat dalam mensosialisasikan undang-undang dalam hal pengimplementasian di daerah, menciptakan permasalahan tersendiri di banyak daerah di Indonesia. Ketimpangan kualitas sumber daya manusia antara pusat dan daerah, juga menjadi permasalahan yang mengakibatkan menjadi lambat proses adopsi pembangunan secara keseluruhan.

Tesis ini dengan menggunakan metode AHP (*Analityc Hierarchy Process*). Meneliti seberapa besar pengaruh pemangku kepentingan berperan dalam menciptakan iklim atau kondisi transportasi yang ideal. Pada penelitian ini pemangku kepentingan(*stakeholders*) ini dikelompokkan menjadi tiga yakni, Pemerintah, Legislatif, dan Masyarakat.

Penelitian yang dilakukan dalam kurun waktu April hingga Juni 2010 juga mencari alternatif tindakan atau alternatif kebijakan yang dapat dijadikan prioritas oleh Pemerintah Kota Tangerang dalam mengurai persoalan lalu lintas khususnya di Kota Tangerang.

Kata Kunci : *kebijakan, transportasi perkotaan.*

ABSTRACT

Name : Amrul Alam
Study Program : Magister of Planning and Public Policy
Title : An Analysis of The Transportation Policy Priorities in Kota Tangerang

This study discusses the government policy in the transportation sector with focus on the urban areas. Tangerang city has been chosen as the case study due to the high numbers of deaths caused by accidents on the roads. The high numbers of accidents that cause deaths, according to the Indonesian police records, reached approximately 11000 people per year. I concluded that this high numbers of losses of deaths are very significant to understand the implementation of the transportation policy in Tangerang.

In order to solve the problem, in searching for solutions, I decided to use Analytic Hierarchy Process method (AHP) as my research method to examine how much influence of the stakeholders in making the transportation conditions become ideal for safetiness and efficiency. In the study, the stakeholders are grouped into three types of groups according to their sectors namely; Government Authorities, Legislative Authorities, and Community (Public Users). The study has been conducted from April to June 2010. The study also aims at an understanding of the alternative policies of urban transportation which become a priority in searching for a better solution to the current conditions in Tangerang.

I found that the Indonesian Government is too slow in implementing the transportation regulations to the local government. This slow implementation has also created a major problem for other local governments in Indonesia, including the area which I choose as my case study. Another problem arise because of the slow implementation are an inequality in quality of human resources between Indonesian government in Jakarta and local governments and inequality of development in other district areas in Indonesia. Based on these conclusions I have established alternative suggestions for the local governments to take better policies for the future.

Key Words:
Policy, Transportation

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN SURAT PERNYATAAN BEBAS PLAGIARISME	ii
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS	iii
LEMBAR PENGESAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR GRAFIK	xiii
DAFTAR DIAGRAM	xiv
1. PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Permasalahan	6
1.3 Tujuan Penelitian	7
1.4 Metodologi Penelitian	7
1.4.1 Ruang Lingkup Lokasi Penelitian	7
1.4.2 Metode Penarikan Responden	7
1.4.3 Jenis dan sumber data	8
1.5 Kegunaan Penelitian	8
1.6 Hipotesis Penelitian	8
1.7 Alur Berpikir Penelitian.....	9
1.8 Sistematika Penulisan.....	10
2. TINJAUAN PUSTAKA	
2.1 Konsep Kebijakan Publik	12
2.2 Proses Pemilihan Kebijakan	13
2.3 Analisa Kebijakan.....	16
2.4 Pelaku dan Aktor Kebijakan Publik	17
2.5 Pengertian Transportasi	18
2.6 Transportasi Perkotaan	21
2.7 Undang-undang Lalulintas dan Angkutan Jalan.....	24
2.8 Metodologi Penelitian.....	32
2.8.1 Pengolahan Data dengan AHP	32
2.8.2 Forward Process.....	34
2.8.3 Backward Process.....	35
2.8.4 Menyusun Hirarki.....	38
2.8.5 Menetapkan Prioritas	38
3. GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN	
3.1 Profil Wilayah.....	41
3.2 Penduduk	42
3.3 Ekonomi	43

3.4	Prasarana Jalan	46
3.5	Kendaraan	50
3.6	Kondisi Transportasi Kota Tangerang	51
3.7	Pertambahan Penduduk Kota Tangerang	51
3.8	Perkembangan Perekonomian Kota Tangerang	52
3.9	Rasio Pertambahan Kendaraan dengan Ruas Jalan	53
3.10	Kebijakan yang terkait Pengembangan Transportasi	55
3.11	Strategi Pengembangan Tata Ruang	55
3.12	Rumusan Kebijakan Pengembangan Sistem Transportasi Kota Tangerang	59
3.13	Strategi Pengembangan Sistem Transportasi Kota Tangerang	59
4.	HIRARKI PEMILIHAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI KOTA TANGGERANG	
4.1	Pelaksanaan Penelitian	65
4.1.1	Wawancara	65
4.1.2	Pemilihan Responden	66
4.2	Analisis Kebijakan dengan AHP	67
4.2.1	Responden dan Pengisian Kuisisioner	67
4.2.2	Kepentingan Stakeholder	69
4.2.3	Kendala Stakeholder	69
4.2.4	Pembuatan Hirarki dan Definisi operasional	72
4.2.5	Inkosistensi Rasio	72
4.2.6	Hirarki Prioritas Pemilihan Kebijakan Transportasi Kota Tangerang	73
5.	HASIL DAN PEMBAHASAN	
5.1	Analisa Stakeholders AHP	76
5.2	Analisa Tindakan	80
5.3	Analisa Alternatif Kebijakan	90
6.	KESIMPULAN DAN SARAN	
5.1	Kesimpulan	95
5.2	Saran-saran	97
	DAFTAR PUSTAKA	102
	LAMPIRAN	103

DAFTAR TABEL

Gambar 2.1	: Skala banding persepsi secara berpasangan dalam AHP.....	39
Tabel 2.2	: Aksioma dalam AHP	40
Tabel 3.1	: Pertambahan Penduduk Kota Tangerang Tahun 2000 – 2007	43
Tabel 3.2	: PDRB Kota Tangerang Tahun 2007	44
Tabel 3.3	: Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Kota Tangerang Tahun 2003 – 2007.....	45
Tabel 3.4	: Klasifikasi Jalan Kota Tangerang Berdasarkan Tipe Perkerasan Sampai dengan Tahun 2007....	46
Tabel 3.5	: Grafik 3.1 Klasifikasi Jalan berdasarkan Fungsi Jalan Sampai dengan Tahun 2007	47
Tabel 4.1	: Peta Responden.....	68
Tabel 4.2	: Output Tindakan Stakeholder	78
Diagram 4.2	: Hasil Output Tindakan Pemerintah	80
Diagram 4.3	: Output Fungsi Legislatif	84
Diagram 4.4	: Output Alternatif Kebijakan	87
Diagram 4.5	: Output Alternatif Kebijakan	89

DAFTAR GAMBAR

Diagram 1	: Diagram Alur Berpikir “analisis kebijakan Moda Transportasi Kota Tangerang dengan Analytic Hierarchy Process”	9
Gambar 2.1	: Analisis Kebijakan yang berorientasi pada masalah	15
Gambar 2.2	: Hirarki Analisis Kebijakan Transportasi Perkotaan	35
Gambar 2.3	: Hirarki Backward Proses	36
Gambar 3.1	: Peta Kota Tangerang	42
Grafik 3.1	: Klasifikasi Jalan berdasarkan Fungsi Jalan Sampai dengan Tahun 2007	47
Grafik 3.2	: Klasifikasi Jalan Berdasarkan Status Jalan Kota Tangerang Sampai dengan Tahun 2007.....	48
Grafik 3.3	: Konstruksi Jalan Kota Tangerang Tahun 2004-2007	49
Grafik 3.4	: Persentase Perkembangan Konstruksi Jalan Kota Tangerang Tahun 2004-2007.....	49
Grafik 3.5	: Pertambahan Penduduk Kota Tangerang	52
Grafik 3.6	: Produk Domestik Regional Bruto Tahun 2003 – 2007	53
Grafik 3.7	: Perkembangan Transportasi Kota Tangerang	54
Grafik 3.8	: Pertambahan Jalan Kota Tangerang	55
Gambar 4.1	: Hirarki Permasalahan Transportasi Kota Tangerang	71
Diagram 4.1	: Hasil Output Analisa terhadap Para Aktor	75

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Globalisasi telah menjadikan dunia ini terintegrasi dalam suatu rantai nilai produksi global yang menuntut mobilitas orang maupun barang dengan sangat cepat. Demikian pula halnya di Indonesia, seiring pertumbuhan ekonomi dan pesatnya kemajuan teknologi menuntut pemerintah untuk menyediakan sarana transportasi yang lebih baik. Transportasi tidak bisa dipisahkan dari teknologi yang memberikan kontribusi yang sangat besar dalam mendorong terjadinya perubahan besar di sektor transportasi. Kemajuan teknologi sektor transportasi mengakibatkan mobilitas manusia dan barang semakin cepat, batas-batas wilayah antar negara menjadi semakin maya, dan dimensi ruang serta waktu yang semula merupakan kendala, menjadi lebih dapat diatasi. Mobilitas global tersebut telah membentuk suatu tata-kerja internasional yang tentu saja menuntut konsekuensi adanya sistem dan persyaratan-persyaratan harmonisasinya, serta prosedur standard yang berlaku universal, mobilitas global ini juga merupakan pemicu dari meningkatnya peran strategis transportasi dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi.

Saat sekarang ini peran transportasi semakin penting dan strategis. Transportasi sebagai sarana alat angkut, media penghubung dalam menggerakkan aktifitas pemindahan barang dan manusia telah menjadi motor penggerak roda perekonomian nasional. Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang dan barang dari dan ke seluruh pelosok tanah air. Dengan tingkat mobilitas yang tinggi maka kebutuhan akan Angkutan massal yang memadai dan layakpun akan semakin meningkat. Tingginya keberagaman dan karakteristik masyarakat menjadikan masalah transportasi menjadi suatu masalah yang krusial bagi para pemangku jabatan di pemerintahan. Perencanaan yang tepat dan cermat dalam membuat suatu kebijakan menjadi suatu langkah awal yang dibutuhkan dalam mengatasi masalah transportasi. Permasalahan transportasi pada dasarnya adalah terjadinya ketidak efisienan sistem transportasi antara lain disebabkan oleh tidak adanya

integrasi yang baik antara sub-sistemnya. Kebutuhan akan transportasi merupakan kebutuhan turunan (*derived demand*), dimana pergerakan yang terjadi merupakan akibat dari adanya pergerakan untuk memenuhi kebutuhan yang dapat timbul akibat adanya pemisahan lokasi aktivitas. Dengan demikian, sistem kegiatan (*land use*) merupakan bagian yang tak terpisahkan dalam perencanaan transportasi. Pemisahan aktivitas membutuhkan pelayanan jaringan jalan, yang selanjutnya menimbulkan adanya pergerakan lalu lintas (*traffic*). Sistem kegiatan, sistem jaringan dan sistem pergerakan (*traffic*) merupakan tiga sub-sistem yang saling terkait yang perlu dikendalikan dan diselaraskan guna menunjang terciptanya sistem transportasi yang baik.

Kemacetan lalu lintas adalah masalah transportasi yang dianggap semakin parah tiap tahunnya di kota-kota besar di Indonesia. Dibutuhkan satu sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang serasi dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, selamat, aman, nyaman, cepat, teratur, lancar, dan dengan biaya yang terjangkau dengan daya beli masyarakat.

Pengelolaan Transportasi darat sudah saatnya mengikuti konsep pembangunan berkelanjutan (*sustainable development*). Ada tiga komponen penting dalam sistem transportasi yang berkelanjutan, yaitu aksesibilitas, kesetaraan dan dampak lingkungan. Aksesibilitas diupayakan dengan perencanaan jaringan transportasi dan keragaman alat angkutan dengan tingkat integrasi yang tinggi antara satu sama lain. Kesetaraan diupayakan melalui penyelenggaraan transportasi yang terjangkau bagi semua lapisan masyarakat, menjunjung tinggi persaingan bisnis yang sehat, dan pembagian penggunaan ruang dan pemanfaatan infrastruktur secara adil serta transparansi dalam setiap pengambilan kebijakan. Pengurangan dampak negatif diupayakan melalui penggunaan energi ramah lingkungan, alat angkut yang paling sedikit menimbulkan polusi dan perencanaan yang memprioritaskan keselamatan.

Permasalahan Transportasi khususnya transportasi darat di kota-kota besar di Indonesia selalu saja menyisahkan masalah. Kemacetan ada dimana-mana, tingginya angka kecelakaan kendaraan bermotor, ditambah lagi polusi udara yang semakin tinggi. Bahkan Pemerintah dalam mengelolah kelancaran transportasi ini

tetap mengalami kesulitan, meskipun UU No 14 Tahun 2008 atas perubahan UU No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan telah mengatur dengan tegas tentang Integrasi pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan antara Kementerian Pekerjaan Umum, Kementerian Perhubungan dan Polri. Departemen Pekerjaan Umum, menangani Infrastruktur jalan, Departemen Perhubungan mengelolah sarana dan prasarana lalulintas dan angkutan jalan, rambu-rambu, marka jalan, izin trayek, KIR, dan jembatan timbang, Selanjutnya, Polri menangani pendaftaran ranmor, pengurusan SIM, pengaturan berlalulintas, penjagaan, pengawalan dan penindakan bagi pelanggar berlalulintas. Sulitnya mengatur lalulintas dan angkutan jalan menjadi tantangan bukan menjadi hambatan. Strategi pendekatan kepada masyarakat harus terus dikonseptualisasi untuk dapat menyadarkan kepada para pengguna jalan agar tetap disiplin dan tertib berlalulintas.

Persoalan transportasi khususnya di daerah perkotaan memang terus menjadi polemik dan terus menjadi sorotan publik. Pemerintah sebagai regulator dan sekaligus operator harus terus berkreasi dalam mengelolah persoalan transportasi ini secara integralistik. Pertambahan penduduk akibat urbanisasi, Angka kelahiran dan pergerakan ekonomi yang semakin meningkat akan memicu tingginya tingkat pertumbuhan transportasi. Pemerintah sudah selayaknya berpikir secara strategis dalam memberikan solusi agar pergerakan ekonomi tetap lancar, aman, dan efisien bagi masyarakat.

Persoalan transportasi yang sangat kompleks selain di kota-kota besar juga terjadi di kota penyangga yang biasanya berada dipinggiran kota besar. Bahkan kota disekitar kota utama atau kota yang lebih besar biasanya lebih kompleks dibanding kota utamanya. Di Kota Tangerang, Persoalan yang lebih rumit yang dihadapi oleh pemerintah kota Tangerang terjadi karena beberapa hal, antara lain; jumlah total kendaraan yang berada di Kota Tangerang mulai dari sepeda motor hingga angkutan barang memiliki kecenderungan mengalami peningkatan setiap tahunnya. Jumlah terbesar adalah sepeda motor. Pada tahun 2002 jumlah sepeda motor memiliki persentase sekitar 68.29% dari total seluruh kendaraan yang berada di Kota Tangerang. Tahun 2003 persentase meningkat hingga 74.66%, tahun 2004 sebesar 76.13%, tahun 2005 sebesar 75.65% dan nilai persentase

perkiraan pada tahun 2006 meningkat kembali sebesar 80.86%. Jumlah kendaraan mobil pribadi kelas sedan, jip dan minibus yang berdomisili di kota Tangerang menurut data pada kantor SAMSAT kota Tangerang hingga Januari tahun 2010 sebanyak 93.993 unit kendaraan.

Bandungkan dengan sarana jalan yang ada Berdasarkan hasil survey dan pengolahan data didapatkan panjang jalan Kota Tangerang sebesar 1.324.252 m. Panjang jalan tersebut termasuk jalan lingkungan dan perumahan. Jalan dengan perkerasan Paving Block dan perkerasan Asphalt lebih cepat mengalami penurunan dan deformasi struktur jalan yang disebabkan faktor curah hujan yang cukup tinggi dan kondisi saluran yang banyak diantaranya tidak berfungsi dengan baik, menyebabkan masalah baru.

Pertambahan ruas jalan dari tahun ketahun tidak seimbang dengan pertambahan jumlah kendaraan. Dari data Dinas pekerjaan Umum Kota Tangerang diketahui bahwa pada tahun 2004 misalnya terdapat 4.207 meter jalan baru kemudian menurun pada tahun 2005 menjadi 3.918 meter dan mengalami penurunan drastis pada tahun 2006 menjadi hanya 1.734 meter. Kemudian tahun 2007 bertambah 2.018 meter. Ketidakseimbangan ini diperparah dengan jumlah 23 trayek angkutan darat dalam kota berupa minibus dan bus sebanyak 2.862 unit kendaraan. Belum termasuk bus antar kota dan antar provinsi, taksi, serta kendaraan pribadi.

Kondisi ini menyebabkan kepadatan dan kemacetan, terlebih pada jam-jam tertentu terutama pada pagi dan petang hari.

Penduduk yang bermukim di Tangerang adalah merupakan pekerja yang melakukan aktivitasnya di kota Jakarta yang pada waktu-waktu tertentu berpindah secara bersama-sama bergerak kearah Jakarta. Selain itu, sejumlah kawasan industri dan sarana produksi yang merupakan penunjang kehidupan kota Jakarta menjadi permasalahan tersendiri.

Hal ini menjadi perhatian serius pemerintah dalam hal menangani kemacetan, karena menjadi penyebab beberapa permasalahan lainnya. Persoalan Kepadatan lalu lintas dan kemacetan merupakan bukti Bergeraknya ekonomi di Kota Tangerang. Mobilitas ekonomi akan terus tumbuh bila ditunjang dengan sarana transportasi yang memadai, selamat, aman, lancar, cepat dan nyaman. oleh

karena itu, dalam rangka menjaga stabilitas dan kelancaran roda perekonomian tersebut, persoalan kemacetan lalu lintas harus cepat teratasi. Hal lain yang juga tidak dapat diabaikan dalam perencanaan adalah tingkat kepadatan penduduk dan konsep tata ruang yang berkelanjutan.

Secara historis, penduduk yang berdomisili di Tangerang pada awalnya adalah dari etnis Sunda, warga campuran etnis Sunda, Jawa, Cina kemudian mengalami perkembangan yang sangat cepat dan semakin beragam etnis didalamnya termasuk Betawi, Sumatera, Sulawesi dan lain-lain.

Terlebih lagi setelah pergeseran area industri ke Kota Tangerang, mengakibatkan pendatang baik dari Jawa maupun luar Jawa menjadi warga baru di kota tersebut. Menurut sensus penduduk tahun 2000 Rata-rata pertumbuhan per-tahunnya mencapai 5,23% per tahun. Kepadatan penduduk Kota Tangerang mengalami kecenderungan meningkat pada periode tahun 2000 hingga 2007 dengan total jumlah penduduk pada tahun 2007 adalah 1.575.140 jiwa. Pertambahan jumlah penduduk dapat disebabkan karena beberapa hal seperti natalitas (kelahiran) dan migrasi (perpindahan) dari luar wilayah Kota Tangerang ke dalam wilayah Kota Tangerang.

Selain itu, Kemacetan lalu lintas yang terjadi di Kota Tangerang disebabkan oleh banyaknya angkutan kota yang beroperasi, dengan jumlah angkutan kota sebanyak 3.500 untuk angkutan kota dengan izin trayek Kota Tangerang dan sekitar 11.000 angkutan kota dengan trayek dari Kabupaten Tangerang.

Permasalahan kemacetan lalu lintas yang sulit diprediksi di Kota Tangerang, mengakibatkan perjalanan di Kota Tangerang menjadi tidak nyaman. Kota Tangerang merupakan salah satu wilayah penghubung utama ke arah ibu kota Jakarta dan telah menjadi alternatif pilihan tempat tinggal bagi penduduk yang beraktivitas baik di kota tangerang sendiri maupun di Kota Jakarta. oleh karena itu, diperlukan kebijakan yang komprehensif sehingga penduduk yang berdomisili di kota Tangerang dapat melakukan aktifitas ekonomi dengan baik, lancar, nyaman tanpa kemacetan lalu lintas.

Jurnal Transpublika Desember (2008) menyebutkan ada 16 penyebab kemacetan lalu lintas. Dari 16 penyebab tersebut, 9 penyebab merupakan tanggung

jawab Departemen atau Dinas Perhubungan, 3 penyebab tanggung jawab Departemen atau Dinas Pekerjaan Umum, dan 1 penyebab tanggung jawab Dinas Ketentraman dan Ketertiban. Sementara tiga penyebab lain merupakan perpaduan tanggung jawab antara Departemen/Dinas Perhubungan, PU, dan Tramtib. Sembilan tanggung jawab Departemen atau Dinas Perhubungan meliputi lampu lalu lintas yang sering mati (203 lokasi), ruas jalan perlu pemasangan rambu (127), ruas jalan tanpa zebra cross (315), persimpangan tanpa marka jalan (244), dan marka jalan tidak terlihat alias kabur (186). Selain itu, juga rambu lalu lintas tidak sesuai penempatan (48 lokasi), putaran tidak tepat lokasi (39), persimpangan jalan perlu pemasangan lampu lalu lintas (20), dan pulau-pulau jalan tidak sesuai penempatan (9). Tanggung jawab PU meliputi jalan rusak (186 lokasi), ruas jalan perlu pembuatan trotoar (119), dan ruas jalan menyempit (39). Adapun tanggung jawab Tramtib meliputi trotoar dan badan jalan dijadikan lokasi pedagang kaki lima (107 lokasi). Penyebab lainnya, daerah rawan macet. Data ini diperkuat dengan catatan pada Dinas Perhubungan Kota Tangerang.

1.2. Permasalahan

Merujuk pada berbagai permasalahan lalu lintas di Kota Tangerang sebagaimana di gambarkan di atas terdapat sejumlah ketidakefisienan transportasi yang terjadi di Kota Tangerang, hal ini tercermin dari adanya titik-titik rawan kemacetan di berbagai wilayah kota, serta kesemrawutan lalu lintas yang pada akhirnya pelayanan transportasi kota menjadi tidak optimal. Guna menangani kondisi transportasi kota Tangerang yang demikian, tidak hanya diperlukan penanganan secara parsial tetapi sudah waktunya penanganan transportasi kota Tangerang yang ada, perlu diarahkan secara komprehensif dan terkonsep maka permasalahan tersebut dikelompokkan menjadi beberapa bagian sebagai berikut :

Bagaimana Kebijakan Pemerintah Kota Tangerang dalam menghadapi dan mengatasi persoalan transportasi di Kota Tangerang, memberikan kenyamanan terhadap pengguna jalan.

Bagaimana menemukan rumusan konsep kebijakan yang tepat dan seharusnya diambil oleh Pemerintah Kota Tangerang dalam mengatasi persoalan lalulintas di Kota Tangerang

Bagaimana mengurangi tingkat kepadatan lalu lintas dan kemacetan lalu lintas di kota Tangerang, yang diakibatkan oleh volume kendaraan, dan terbatasnya sarana serta prasarana jalan.

1.3. Tujuan Penelitian

Sejalan dengan rumusan masalah penelitian, maka tujuan penelitian ini adalah untuk :

1. Menguraikan penyebab tingkat kepadatan lalu lintas dan kemacetan lalu lintas di Kota Tangerang.
2. Menganalisis Kebijakan Pemerintah Kota Tangerang dalam menghadapi persoalan Transportasi dan kemacetan lalu lintas di Kota Tangerang.
3. Menemukan Alternatif kebijakan yang seharusnya diambil oleh Pemerintah Kota Tangerang dalam mengatasi persoalan lalu lintas di Kota Tangerang.

1.4. Metodologi Penelitian

1.4.1. Ruang Lingkup Lokasi Penelitian

Penelitian ini mengambil lokasi di Kota Tangerang, dengan pertimbangan karena Kota Tangerang mempunyai karakter yang khas yang merupakan salah satu wilayah pendukung utama ibu kota Jakarta dan menjadi alternatif pilihan tempat tinggal bagi penduduk yang beraktivitas baik di kota Tangerang sendiri maupun di Kota Jakarta. Selain itu, Kota Tangerang merupakan salah satu kota satelit Jakarta yang terpadat lalu lintas dengan beragam permasalahan didalamnya, termasuk pola kebijakan yang diambil oleh pemerintah Kota Tangerang. Data yang diambil serta hasil wawancara terhadap responden berlangsung dalam kurun waktu bulan Maret hingga bulan Mei 2010.

1.4.2. Metode Penarikan Responden

Penggunaan AHP (*Analytic Hierarchy Process*), dalam proses pengolahan data oleh penulis dianggap lebih komprehensif dikarenakan untuk memahami masalah yang kompleks dan melibatkan banyak faktor. Metode Analytical Hierarchy Process menawarkan metode pemecahan masalah dengan

cara berpikir sederhana. Pertimbangan lainnya bahwa tiap responden yang dipilih merupakan narasumber yang ahli ataupun mereka yang mempunyai kompetensi dalam mengkaji kebijakan dalam mengatasi kemacetan lalu lintas. Adapun responden yang dipilih, diantaranya berlatarbelakang birokrat, yang berfungsi sebagai regulator seperti POLRI dan DLLAJR (Dinas Lalu Lintas dan Jalan Raya, pemkot Tangerang), BAPPEDA. Disamping itu kalangan anggota DPR RI, DPRD, sebagai *stakeholder* dalam pembuatan kebijakan, dari kalangan akademisi dalam hal ini Pengamat Pengembangan Wilayah dan Transportasi, serta kalangan masyarakat umum, pengguna jalan di Kota Tangerang.

1.4.3. Jenis dan Sumber Data

Dalam mengumpulkan data-data primer didapatkan dari hasil wawancara langsung dari responden dengan menggunakan bantuan kuesioner, dan sementara data sekunder yang diperoleh dari berbagai literatur yang ada baik berupa dokumen, buku-buku, jurnal, serta hasil olah data statistik yang dilakukan, Biro Pusat Statistik, serta berbagai arsip resmi yang bisa dipertanggungjawabkan validasinya.

1.5. Kegunaan Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan bagi Pemerintah Kota Tangerang, dalam mengambil kebijakan untuk mengatasi permasalahan lalulintas, serta menjadi referensi bagi pemerintah kota lainnya dalam mengatasi permasalahan lalulintas.

1.6. Hipotesis Penelitian

Berdasarkan kondisi transportasi saat ini di Kota Tangerang, dan keterangan yang terdapat pada gambaran umum dalam penelitian ini, maka diduga sumber kemacetan disebabkan oleh lemahnya kebijakan yang berhubungan dengan transportasi di Kota Tangerang.

Jumlah kendaraan yang melebihi kapasitas jalan di Kota Tangerang, di tambah dengan sarana dan prasarana jalan yang tidak memadai, juga dianggap sebagai penyebab timbulnya permasalahan lalulintas.

Adapun prioritas kebijakan yang disarankan adalah, penegakan disiplin pengguna jalan, rasionalisasi proporsional jumlah kendaraan pengguna jalan khususnya angkutan kota dan antarkota.

Pemanfaatan alternatif moda transportasi, dan pengaturan trayek, serta peningkatan kualitas sarana dan prasarana lalu lintas di wilayah Kota Tangerang juga salah satu alternatif kebijakan

1.7. Alur Berpikir Penelitian

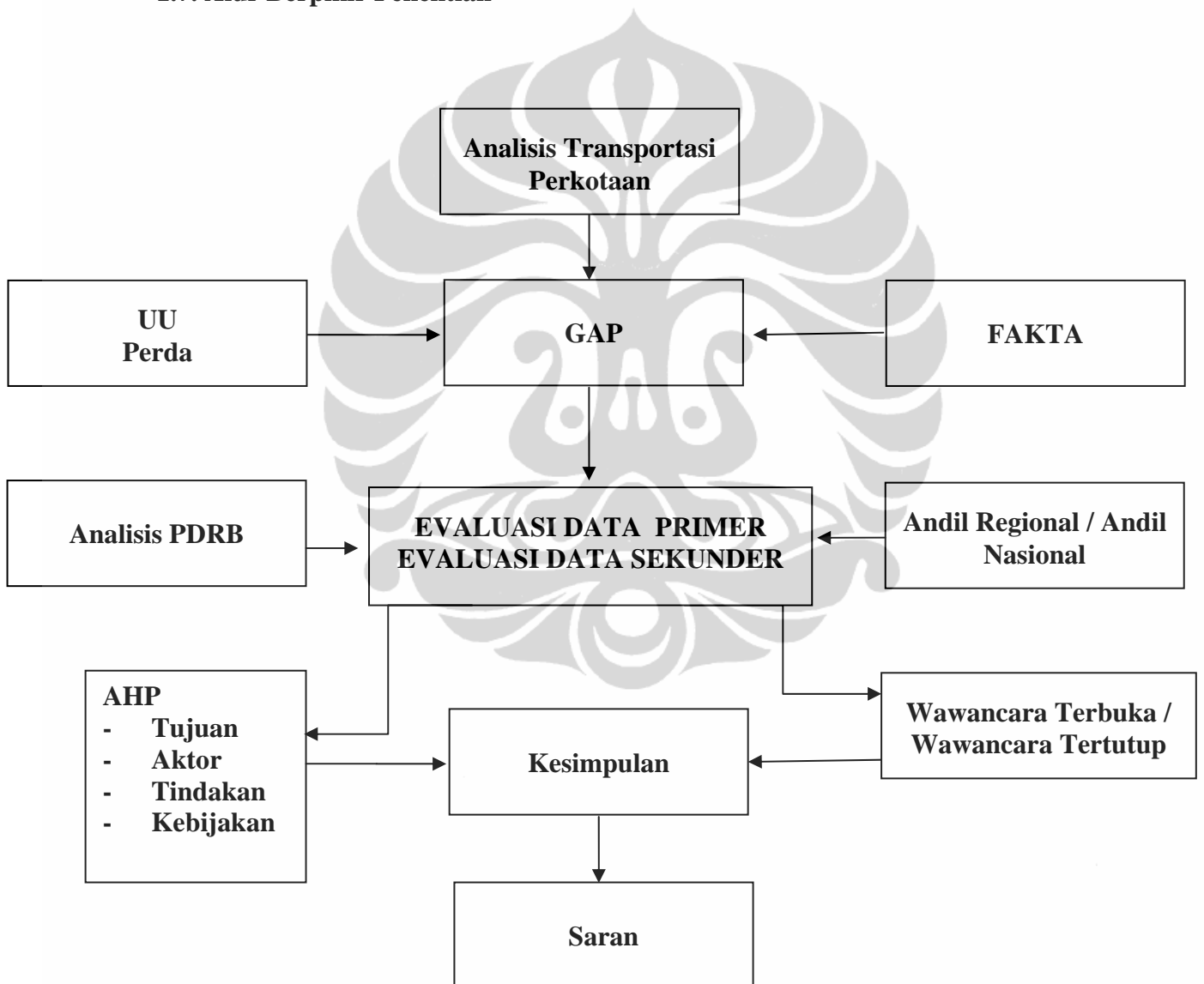


Diagram 1.1 Diagram Alur Berpikir “analisis kebijakan Moda Transportasi di Kota Tangerang dengan Analytic Hierarchy Process”

Penelitian ini dimulai dengan diidentifikasinya permasalahan disektor transportasi. Dimana diduga kebijakan disektor ini tidak berfungsi atau tidak diimplementasikan sebagaimana mestinya, sehingga menyebabkan timbulnya permasalahan transportasi di Kota Tangerang. Setelah mengidentifikasi masalah kemudian berdasarkan tujuan dasar dari transportasi serta tujuan yang ditetapkan perda Kota Tangerang no 10 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan kemudian ditetapkan tujuan dari penelitian ini. Selanjutnya bersama dengan stakeholder dilakukan diskusi untuk mengidentifikasi sejumlah permasalahan dan solusi yang bisa ditempuh terkait masalah tersebut. Berdasarkan pertimbangan banyaknya faktor yang terkait permasalahan ini kemudian dipilih jenis metodologi penelitian Analisa Hierarki Proses. Pengumpulan data primer melalui metode wawancara dan hasil kuisioner dari stakeholder dan narasumber yang dianggap kompeten. Pengumpulan data sekunder didapatkan dari lembaga atau instansi terkait yang dapat dipertanggung jawabkan validasinya. Data sekunder juga didapatkan dari hasil penelitian sebelumnya serta literatur resmi lainnya. Hasil kuisioner selanjutnya diolah dengan menggunakan software *expert choice* 2000. Berdasarkan hasil output *expert choice* dan wawancara kemudian ditarik kesimpulan dan saran.

1.8. Sistematika Penulisan

Penelitian ini terdiri dari 6 bagian. Bagian pertama berisi tentang pendahuluan, bagian kedua berisi tinjauan pustaka, bab ketiga tentang gambaran umum lokasi penelitian, dan bagian kelima berisi hasil dan pembahasan serta bagian keenam berisi kesimpulan dan saran.

Pada bagian pendahuluan dibahas latar belakang permasalahan yang mendasari penelitian, tantangan dan permasalahan pelayanan publik dalam penelitian. Selain itu juga, dibahas pula pembatasan masalah penelitian, maksud dan tujuan dari penelitian, manfaat yang diharapkan muncul dari hasil penelitian, metode penelitan, dan diakhiri dengan sistematika penulisan.

Bagian telaah pustaka akan membahas 3 (Tiga) bagian yaitu bagian pertama tentang pengantar teori yang berhubungan dengan teori tentang kebijakan publik, dan Implementasinya serta pengertian transportasi. Pada bagian

transportasi akan membahas tentang teori transportasi perkotaan (*urban transportation*), analisis kebijakan transportasi dan regulasinya. Selanjutnya dalam telaah pustaka ini juga akan membahas mengenai teori tentang *analytic hierarchy process* sebagai *tools* yang dipakai dalam analisa permasalahan transportasi di kota Tangerang

Bagian gambaran umum wilayah penelitian akan membahas mengenai kondisi aktual wilayah penelitian yang terdiri dari kondisi ekonomi, perkembangan transportasi, perkembangan jalan, serta kebijakan-kebijakan transportasi pemerintah kota Tangerang..

Bagian hasil dan pembahasan akan membahas mengenai hasil analisa transportasi kota Tangerang dengan *analytic hierarchy process* serta analisis implementasi kebijakan Pemerintah Kota Tangerang dalam menyelesaikan persoalan transportasi mulai dari analisis kebijakan ditingkat regulator, kemudian yang kedua analisis kebijakan ditingkat operator kebijakan dan yang terakhir analisis kebijakan ditingkat pengguna transportasi.

Pada bagian kesimpulan dan saran akan mengupas dan menggambarkan kesimpulan dari pembahasan. dan juga memberikan saran-saran atau rekomendasi berdasarkan hasil olah data yang diperoleh dari penelitian ini.

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2. 1. Konsep Kebijakan Publik

Kata kebijakan merupakan terjemahan dari bahasa Inggris *policy*. Penggunaan kata kebijakan sebagai pengganti kata *policy*, sebagaimana digunakan dalam *Policy Sciences*, oleh pengamat atau pakar Studi Kebijakan (*Policy Studies*), dan Analisis Kebijaksanaan (*Policy Analysis*).

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, kebijakan dijelaskan sebagai rangkaian konsep dan asas yang menjadi garis dan dasar rencana dalam pelaksanaan pekerjaan, kepemimpinan dan cara bertindak.¹ Anderson yang juga dikutip oleh Young dan Quinn memberikan definisi kebijakan publik yang relatif lebih spesifik sebagai “*a purposive course of action followed by an actor or set of actors in dealing with a problem or matter of concern*”. Anderson, menambahkan pengertian kebijakan publik adalah kebijakan yang dikembangkan oleh badan-badan dan pejabat pemerintah.²

Hoogerwerf dalam Sjahrir (1988, 66) pada hakekatnya pengertian kebijakan adalah semacam jawaban terhadap suatu masalah, merupakan upaya untuk memecahkan, mengurangi, mencegah suatu masalah dengan cara tertentu, yaitu dengan tindakan yang terarah.

James E. Anderson (1978, 33), memberikan rumusan kebijakan sebagai perilaku dari sejumlah aktor (pejabat, kelompok, instansi pemerintah) atau serangkaian aktor dalam suatu bidang kegiatan tertentu.

Timbulnya kebijakan publik adalah melalui serangkaian proses dan tidak terjadi serta-merta. Sedangkan pengertian proses adalah serangkaian tindakan yang secara definitif berkaitan dengan adanya suatu tujuan tertentu. Dalam pengertian lainnya kebijakan publik tidak timbul secara mendadak melainkan melalui suatu tahapan atau proses tertentu yang berkaitan dengan sebuah pengambilan kebijakan. Proses yang dilalui oleh kebijakan publik adalah

¹ Departemen Pendidikan Nasional, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Jakarta, 2002, h. 149

² Hanif Nurcholis, *Teori dan Praktek Pemerintahan dan Otonomi Daerah*, Jakarta, Grasindo, 2005 h. 158

merupakan suatu rangkaian yang saling berkaitan, dimana setiap tahap dalam rangkaian proses tersebut akan mempengaruhi tahap-tahap selanjutnya. Sementara menurut Nining I. Soesilo³ kebijakan dibuat untuk mengarahkan, mengendalikan, membuat keputusan dan tindakan operasional. Terlebih dalam organisasi pemerintahan tidak bisa dilakukan jika tidak dalam konteks sebuah *teamwork*. Kesimpulannya adalah pilihan apapun yang dilakukan ataupun tidak dilakukan oleh pemerintah hal tersebut dapat dikategorikan sebagai sebuah kebijakan publik sebagaimana Thomas R. Dye 1976

2.2. Proses Pemilihan Kebijakan.

Dalam sebuah pengambilan sebuah kebijakan publik sudah seharusnya melalui sebuah proses yang mengindahkan berbagai macam pertimbangan untuk mencapai tujuan dari diambilnya kebijakan tersebut.

James Anderson (1979; 23-24) menjabarkan proses pengambilan kebijakan publik melalui tahapan sebagai berikut :

1. Formulasi Masalah
2. Penyebab Masalah
3. Formulasi kebijakan
4. Alternatif untuk memecahkan masalah, dan mengidentifikasi siapa yang berpartisipasi dalam formulasi kebijakan.
5. Penentuan kebijakan (*adoption*) bagaimana alternatif ditetapkan, persyaratan atau kriteria yang harus dipenuhi, siapa yang melaksanakan kebijakan, dan bagaimana proses atau strategi untuk melaksanakan kebijakan. Serta apa isi dari kebijakan yang telah ditetapkan.
6. Siapa yang terlibat dalam implementasi kebijakan, apa yang mereka kerjakan dan apa dampak dari kebijakan tersebut.
7. Evaluasi. Bagaimana tingkat keberhasilan atau dampak kebijakan diukur, siapa yang mengevaluasi kebijakan, apa konsekuensi dari evaluasi kebijakan. Adakah tuntutan untuk melakukan perubahan atau pembatalan.

³ Nining I Soesilo, Manajemen Strategik Sektor Publik (Pendekatan Praktis), Buku II, MPKP FE UI 2002 hal 10-2.

Pakar Kebijakan Publik lainnya Michael Howlet M. Ramesh & membagi proses kebijakan publik kedalam lima tahapan yakni ;

1. Penyusunan agenda (*agenda setting*) yaitu suatu proses agar satu masalah bisa mendapat perhatian dari pemerintah.
2. Formulasi kebijakan (*policy formulation*) yakni proses-proses pemilihan kebijakan oleh pemerintah.
3. Pembuatan Kebijakan (*decision Making*) yakni proses ketika pemerintah memilih untuk melakukan suatu tindakan, atau tidak melakukan suatu tindakan.
4. Implementasi kebijakan, (*policy implementtion*) yakni proses untuk melaksanakan kebijakan agar supaya mencapai hasil.
5. evaluasi kebijakan, (*policy evaluation*) yakni proses untuk memonitor dan menilai hasil kinerja sebuah kebijakan.

Dalam kehidupan sehari-hari pengambilan sebuah kebijakan yang diambil hendaknya memperhatikan sejumlah pelaku pemangku kepentingan atau *stakeholders* yang terlibat didalamnya, hal ini senada dengan Ismail Nawawi⁴

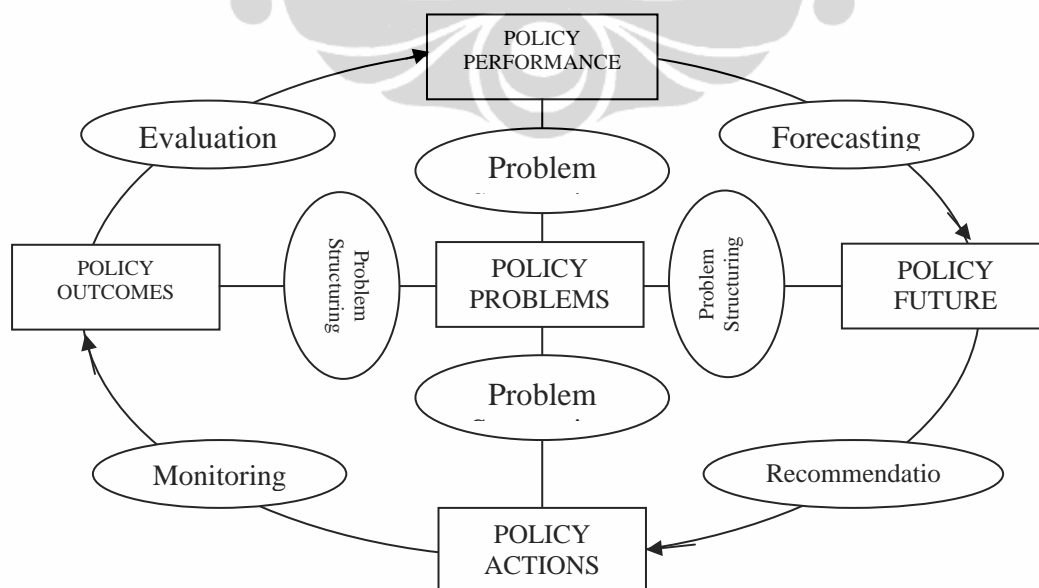
1. Pemerintah yang diamanatkan sesuai konstitusi sebagai pelaksana tugas-tugas eksekutif kehidupan bernegara, yang berwenang menerapkan kebijakan publik pada wilayah tugas yang ditentukan.
2. Legislatif sebagai institusi yang berwenang menetapkan sebuah kebijakan yang menyangkut kepentingan publik dalam kehidupan bernegara. Penetapan sebuah kebijakan publik diambil setelah melalui proses yang telah ditentukan.
3. Akademisi, sebagaimana fungsinya dengan berbagai bidang diharapkan dapat memecahkan permasalahan melalui rangkaian kajian dan teori, serta kaidah-kaidah dari ilmu pengetahuan. Sepanjang sejarah kehidupan manusia selalu melibatkan kalangan cerdik pandai dalam memecahkan persoalan. Dalam hal ini diambil dari universitas atau perguruan tinggi, melalui badan penelitian sesuai disiplin ilmu masing-masing.

⁴ Prof. Dr. H. Ismail Nawawi MPA, M.Si. Public Policy, Analisis Strategi Advokasi Teori dan Praktek, ItsPress, 2009, hal 82.

4. kelompok kepentingan (*interest group*) yang bersama dengan legislatif dan pejabat pemerintah, mengkaji permasalahan yang menyangkut kepentingan kelompoknya.

Selanjutnya dalam perumusan kebijakan publik, organisasi memiliki peran yang sangat penting. Menurut Sondang P Siagian (1955), dalam proses perumusan kebijakan dihadapkan dengan keharusan untuk merumuskan tujuan kebijakan yang hendak dicapai, menetapkan berbagai tahapan sasaran yang ingin dituju, menetapkan berbagai kegiatan yang harus dilaksanakan untuk mencapai sasaran, mengembangkan sistem dan mekanisme kerja yang tepat, mengalokasikan sumber dana, daya, peralatan dan tenaga, memonitor hasil yang dicapai, melakukan berbagai perubahan bila diperlukan, serta menata hubungan kerja agar dapat bergerak dan terarah pada kesatuan tugas yang diharapkan.

Dalam tahapan kebijakan publik, sebagaimana upaya memecahkan masalah, menurut Dunn (1994), ada beberapa tahap penting yang harus dilakukan, yakni: penetapan agenda kebijakan (*agenda setting*), formulasi kebijakan (*policy formulation*), adopsi kebijakan (*policy adoption*), implementasi kebijakan (*policy implementation*) dan penilaian kebijakan (*policy assesment*). William N. Dunn menggunakan metode *problem centered analysis* untuk menganalisis suatu kebijakan. Metode itu dapat digambarkan sebagai berikut.



Gambar 2.1

Analisis Kebijakan yang berorientasi pada masalah

Sumber : telah diolah kembali, berdasarkan Ismail Nawawi 2009 Policy; Analisis, Strategi Advokasi Teori dan Praktek, ITS

2.3. Analisa Kebijakan

Analisis kebijakan (*policy analysis*) dapat dibedakan dengan pembuatan atau pengembangan kebijakan (*policy development*). Analisis kebijakan tidak mencakup pembuatan proposal perumusan kebijakan yang akan datang. Analisis kebijakan lebih menekankan pada penelaahan kebijakan yang sudah ada. Sementara itu, pengembangan kebijakan lebih difokuskan pada proses pembuatan proposal perumusan kebijakan yang baru.

Dari segi struktur, terdapat beberapa unsur-unsur kebijakan, antara lain; Pertama, *tujuan kebijakan*. Suatu kebijakan akan dibuat karena ada tujuan yang ingin dicapai. Tanpa ada tujuan tidak perlu ada kebijakan. Dengan demikian, tujuan menjadi unsur pertama dari suatu kebijakan. Tujuan yang baik sekurang-kurangnya memenuhi empat kriteria: diinginkan untuk dicapai, rasional atau realistis (*rational or realistic*), jelas (*clear*), dan berorientasi ke depan (*future oriented*).⁵

Kedua, *masalah*. Masalah merupakan unsur yang sangat penting dalam kebijakan. Kesalahan dalam menentukan masalah secara tepat dapat menimbulkan kegagalan total dalam seluruh proses kebijakan. Tidak ada artinya suatu cara atau metode yang baik untuk pemecahan suatu masalah kebijakan kalau pemecahannya dilakukan bagi masalah yang tidak benar.

Ketiga, *tuntutan*. Tuntutan masyarakat muncul karena salah satu dari dua sebab. Pertama, karena terabaikannya kepentingan suatu golongan dalam proses perumusan kebijakan, sehingga kebijakan yang dibuat pemerintah dirasakan tidak memenuhi atau merugikan kepentingan mereka. Kedua, karena munculnya kebutuhan baru setelah suatu tujuan tercapai atau suatu masalah terpecahkan. Keempat, dampak atau *outcome*. Dampak merupakan tujuan lanjutan yang timbul sebagai pengaruh dari tercapainya suatu tujuan.⁶ Model proses kebijakan yang dikonsepsikan atau dirumuskan secara sederhana. Konsep ini adalah hasil “ramuan” para ilmuwan untuk mempermudah analisis terhadap problem-problem sosial. Masalah-masalah itu diidentifikasi kemudian dicari jalan pemecahan sehingga memberikan “jalan keluar”, meski tidak menyelesaikan semua persoalan.

⁵ Said Zainal Abidin, *Kebijakan Publik*, (Jakarta: Yayasan Pancur Siwah, 2002), h. 44-45.

⁶ *Ibid.*, h. 46

2.4. Pelaku dan Aktor Kebijakan Publik

Setiap kebijakan akan melibatkan banyak pihak, baik dari dalam pemerintahan maupun non-pemerintahan. Pihak-pihak yang berkepentingan akan berusaha mempengaruhi suatu kebijakan dan “menyusupkan” aspirasinya agar terakomodasi dalam kebijakan yang sedang dibuat. Berbagai kelompok akan meng-agregasikan kepentingan sehingga mereka menjadi penentu arah dan substansi suatu kebijakan, lebih-lebih yang menguntungkan bagi diri dan kelompoknya.

Menurut Howlett dan Ramesh, faktor yang dominan dalam proses pembuatan kebijakan adalah aktor kebijakan dan lembaga-lembaga yang berkaitan dengan aktor tersebut. Dalam pandangan kedua penulis ini, yang terlibat dalam proses pembuatan kebijakan hanyalah sebagian dari individu yang merupakan anggota dari institusi atau organisasi-organisasi yang secara langsung sebagai *subsystem policy*, meski masih terdapat aktor atau organisasi-organisasi lain yang secara tidak langsung memiliki kemampuan yang sama dalam mempengaruhi proses pembuatan kebijakan.

Aktor-aktor kebijakan publik yang secara formal terlibat dalam proses pembuatan kebijakan publik diatur dan ditetapkan berdasarkan konstitusi negara. Aktor dalam konteks ini meliputi negara dan masyarakat. Secara spesifik negara yang dimaksud adalah pemerintah dan masyarakat adalah mereka yang berpartisipasi aktif dalam urusan-urusan sosial politik yang satu sama lain memiliki keterkaitan.

Beberapa aktor atau organisasi yang berpengaruh dalam proses pembuatan kebijakan publik, antara lain: (a) eksekutif dan legislatif yang dihasilkan melalui pemilihan umum (*elected officials*), (b) pejabat atau birokrat yang diangkat (*appointed officials*), (c) kelompok kepentingan (*interest groups*), (d) organisasi peneliti, dan (e) media massa. Selain lima hal tersebut, aspek lain yang berpengaruh dalam kebijakan publik antara lain: a) bentuk organisasi negara, b) struktur birokrasi, c) organisasi kemasyarakatan, d) kelompok bisnis.⁷

Selain sistem dan struktur politik dalam suatu negara, menurut Ramesh dan Howlett, lingkungan internasional atau situasi politik ikut berpengaruh

⁷ Michael Howlett dan M. Ramesh, *Studying Public Policy: Policy Cycles and Policy Subsystems*, (New York: Oxford University Press, 1995), h. 50-59

terhadap proses pembuatan kebijakan. Pengaruh tersebut terkait kuatnya dampak globalisasi yang mengakibatkan suatu negara tidak bisa lepas dari kerjasama dengan negara lainnya, seperti organisasi perdagangan internasional, keuangan internasional, atau kekuatan militer dan ekonomi lainnya.⁸

2.5. Pengertian Transportasi

Transportasi selain berfungsi mendorong peningkatan laju perdagangan, mendorong peningkatan aktivitas produksi di suatu wilayah transportasi juga mempermudah perpindahan bahan baku mencapai lokasi pemrosesan dan mempermudah barang-barang mencapai konsumen. Saat ini salah satu permasalahan yang paling krusial yang terjadi di Indonesia dilihat dari segi kompleksitas permasalahannya adalah terbatasnya sarana dan prasarana transportasi darat. Indonesia sebagai salah satu negara yang mempunyai wilayah daratan yang sangat luas tidak diikuti dengan prasarana jalan yang memadai. Ketidakseimbangan antara prasarana berupa jalan menjadi perhatian banyak pihak. Rendahnya ketersediaan infrastruktur jalan menimbulkan banyak masalah transportasi darat. Pengertian umum transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah wahana yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi umumnya digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari.

Terminologi dari transportasi lainnya berdasarkan hasil diskusi yang dilakukan oleh para ahli bidang transportasi yang merupakan delegasi dari negara-negara anggota *International Maritime Organization* (IMO), *International Labour Organization* (ILO), *United Nations Trade and Development* (UNCTAD) dan *Comite Maritim International* (CMI), yang hadir pada “*The Second Intersessional Meeting of the Legal Committee Working Group on the review of the 1988 SUA Convention and Protocol*” yang diselenggarakan pada tanggal 31 Januari s/d 4 Februari 2005 di London, Inggris, disepakati definisi mengenai pengangkutan atau transportasi sebagai berikut:

Transport means: any activity which is based on agreement between any person who possesses cargo or take control on passenger with any other person who

⁸ *Ibid*, h. 69-73

possesses means of transport, to transfer the effective control of such cargo or passenger and to carry, in a safe and secure arrangements, and deliver or discharge them to the named destination.

("Pengangkutan" adalah setiap kegiatan yang didasarkan pada kesepakatan antara seseorang yang menguasai muatan atau menguasai kendali terhadap penumpang dengan seseorang yang menguasai alat angkut untuk mengambil alih kendali atas muatan dan penumpang tersebut kemudian memindahkannya dengan cara yang selamat dan aman serta menyerahkan atau menurunkan di tempat tujuan yang telah ditentukan).

Dengan demikian, setiap kegiatan transportasi publik pengangkutan wajib didasarkan pada kesepakatan yang di dalamnya memuat klausul yang seimbang tentang hak, kewajiban, tugas dan tanggungjawab pengangkut di satu pihak dan hak, kewajiban, tugas dan tanggungjawab pengirim barang atau penumpang di pihak lain⁹.

Sistem transportasi dibedakan berdasar atas sifat atau jenisnya antara lain :

a. Sistem kegiatan (*transport demand*)

Sistem ini merupakan pola kegiatan tataguna 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 yang perlu dilakukan setiap hari yang tidak dapat dipenuhi oleh tataguna lahan tersebut.

Besarnya pergerakan sangat terkait dengan jenis dan intensitas kegiatan yang dilakukan.

b. Sistem jaringan (prasarana transportasi/*transport supply*)

Pergerakan yang berupa pergerakan manusia dan atau barang tersebut membutuhkan moda transportasi (sarana) dan media (prasarana) tempat moda tersebut bergerak. Prasarana transportasi ini dikenal dengan sistem jaringan yang meliputi jaringan jalan raya, kereta api, terminal, bus, bandara dan pelabuhan laut.

⁹ Heru Prasetyo, Transportasi, Makalah Kementerian Perhubungan 2009

c. Sistem pergerakan (lalu lintas/*Traffic*)

Interaksi antara sistem kegiatan dan sistem jaringan (point a & b) akan menghasilkan suatu pergerakan manusia/kendaraan.

d. Sistem kelembagaan (*institusi*)

Untuk menjamin terjadinya pergerakan yang aman, nyaman, lancar, mudah dan handal dan sesuai dengan lingkungan. Maka diperlukan suatu sistem yang mengatur tiga sistem diatas. Sistem ini disebut sistem kelembagaan. Sistem kelembagaan yang berkaitan dengan masalah transportasi adalah:

- Sistem kegiatan: Bappenas, Bappeda tingkat I dan II, Pemda
 - Sistem jaringan: Dephub, Jasa Marga, Bina Marga, Dinas PU, dll
- Sistem pergerakan: DLLAJ, Organda, Polantas, dll.

Di bidang transportasi, harus dibedakan pengertian istilah "keselamatan" (*safety*) dan istilah "keamanan" (*security*), meskipun keduanya tidak mungkin dapat dipisahkan satu dengan lainnya. Istilah keselamatan harus diartikan sebagai segala sesuatu (internal) yang berkaitan dengan kondisi, kapasitas dan kemampuan alat angkut itu sendiri (*circumstances relating to condition, capacity and capability of the means of transport*) sedangkan istilah keamanan harus diartikan sebagai tindakan atau perilaku seseorang (eksternal) yang dilakukan dengan kesengajaan atau kelalaian sehingga dapat mengancam keselamatan pengoperasian alat angkut (*an act or behaviour of any person which can threat the safe operation of the means of transport*)¹⁰.

Untuk menjamin keselamatan berkendara dan mencegah serta menghindari terjadinya kecelakaan lalu-lintas (*traffic accidents*), maka ditetapkan marka jalan (*road marks*) dan rambu lalu-lintas (*traffic signs*) yang jelas, dengan penempatan yang didasarkan pada hasil perencanaan, penelitian dan perhitungan serta memperhatikan hak setiap pengguna jalan atas jaminan keselamatan di jalan yang ditetapkan secara berjenjang, yakni pejalan kaki memiliki hak atas keselamatan di jalan paling utama, diikuti oleh pengguna alat angkut beroda tanpa mekanik seperti sepeda kayuh, kemudian alat angkut beroda untuk mengangkut

¹⁰ ibid

orang atau barang bertenaga penggerak manusia atau hewan, selanjutnya alat angkut yang beroda 2 (dua) dan selebihnya dengan tenaga penggerak mesin, berdasarkan ukuran kemampuan dan kecepatannya. Transportasi jalan akan dapat terlaksana dengan baik apabila ketiga komponen pokok pemangku kepentingan (*stake holders*) sebagai pelaksana sistem transportasi jalan, yakni regulator, operator, dan para pengguna (*users/consumers*), mampu melakukan kerjasama yang harmonis dan saling mendukung terutama dalam upaya untuk menjaga keselamatan (*safety*) prasarana dan sarana transportasi jalan.

2.6. Transportasi Perkotaan

Kawasan perkotaan adalah kawasan yang relatif lebih maju. Maju dalam artian yang berhubungan dengan fasilitas sarana dan prasarana sebuah kawasan, seperti sarana dan prasarana jalan. Konsekuensi dari sebuah kawasan yang padat akan fasilitas, sarana dan prasarana transportasi adalah mobilitas manusia yang tinggi dan menjadikan kendaraan bermotor sebagai transportasi utama, mendorong semakin meningkatnya polusi udara pada lingkungan. Kemajuan sebuah kawasan dari kawasan biasa menjadi wilayah perkotaan tidak selalu berkorelasi positif dengan kemajuan dalam pengetahuan. Contoh kurangnya kesadaran dan pengetahuan pemilik kendaraan bermotor di wilayah perkotaan, menyebabkan polusi udara menjadi ancaman serius bagi manusia dan makhluk hidup lainnya. Untuk permasalahan ini dibutuhkan kebijakan pemerintah untuk *meminimize* dampak negatif yang ditimbulkan.

Berkembangnya kegiatan sosial dan ekonomi yang diikuti dengan meningkatnya permintaan perjalanan di wilayah Jakarta dan Tangerang mengakibatkan permasalahan disektor transportasi semakin meningkat pula. Aktivitas wilayah perkotaan tidak bisa dilepaskan dari sektor-sektor permukiman, transportasi, komersial, industri, pengelolaan limbah padat dan sektor penunjang lainnya. Namun tanpa sistem transportasi yang baik diperkotaan maka kelancaran ekonomi, sosial, politik dan keamanan akan terganggu¹¹. Oleh sebab itu, pencemaran utama ini berdampak pada gangguan kesehatan manusia, seperti juga

¹¹ Ilyas M. Mengatasi Emisi Melalui Perencanaan Sistem Transportasi Perkotaan Dan Kebijakan Pengendaliannya. 2004.

dampaknya pada tingkat produktivitas dan kualitas hidup dimana biaya kerugiannya sulit diestimasi karena kompensasi terhadap lingkungan memang tidak ditransaksi melalui mekanisme pasar (sumber kegagalan pasar).

pembangunan sistem transportasi yang baik merupakan suatu keharusan, karena sistem transportasi juga sangat mempengaruhi pola tata ruang kota dan pertumbuhan kota-kota satelit. Oleh sebab itu perkembangan perkotaan harus diikuti dengan pemberlakuan kebijakan transportasi yang terfokus pada kendaraan bermotor. Sejumlah permasalahan tidak dapat dielakkan adalah akibat dari konsekuensi logis yang ditanggung oleh kawasan yang berlabel perkotaan. Dampak eksternalitas berupa polusi udara dan suara yang ditimbulkan oleh sektor transportasi merupakan bagian yang menjadi konsentrasi pemerintah kota, karena hal tersebut merupakan dampak yang paling banyak dikeluhkan masyarakat. Namun sebagai kawasan yang kegiatan atau aktivitas keseharian warganya mayoritas bergerak pada sektor jasa dan perdagangan, dibutuhkan kebijakan yang sesuai dengan karakter aktivitas masyarakatnya. Terdapat sejumlah aspek yang mempengaruhi kebijakan transportasi perkotaan antara lain ;

1. Aspek perencanaan jalan dan angkutan umum dan barang. Aspek ini mencakup rencana umum tata ruang dan tata guna lahan serta manajemen transportasi.
2. Aspek koordinasi antara regulator dan operator, mencakup, manajemen pemerintahan, kordinasi antar lembaga atau instansi, peraturan perundang-undangan.
3. Aspek lingkungan, mencakup dampak-dampak eksternalitas yang ditimbulkan ketiga aspek diatas merupakan aspek umum yang perlu mendapat perhatian khusus pemerintah kota, untuk menciptakan kondisi transportasi sebagaimana yang diinginkan.

Salah satu dari aspek diatas terabaikan akan menyebabkan tidak tercapainya tujuan dari transportasi. Pelaksanaan konsep transportasi yang terintegrasi dalam sebuah sistem hendaknya menjadikan aspek tersebut diatas menjadi rujukan utama.

Penerapan kebijakan sistem transportasi perkotaan yang terintegrasi dalam sebuah sistem bertujuan pada:

1. Menurunkan tingkat kemacetan lalulintas
2. Meningkatkan penggunaan angkutan umum.
3. Menurunkan tingkat polusi baik udara maupun suara.

Adapun faktor penting yang menyebabkan dominannya pengaruh sektor transportasi terhadap pencemaran udara perkotaan di Indonesia antara lain disebabkan oleh¹² :

1. Perkembangan jumlah kendaraan yang cepat.
2. Tidak seimbangny prasarana transportasi dengan jumlah kendaraan yang ada.
3. Pola lalulintas perkotaan yang berorientasi memusat akibat terpusatnya kegiatan perekonomian dan perkantoran di luar kota.
4. Pembuatan dan pelaksanaan kebijakan pengembangan kota yang ada.
5. Menyatunya pusat pemerintahan dan pusat ekonomi.
6. Kemacetan aliran lalu lintas.
7. Jenis umur dan karakteristik kendaraan umum.
8. Faktor perawatan kendaraan.
9. Jenis bahan bakar yang digunakan.
10. Jenis permukaan jalan.
11. Sikap dan pola pengemudi.

Kemacetan lalulintas yang bisa diartikan tidak bergeraknya kendaraan pada jalanraya karena disebabkan kendaraan lain atau kondisi lalulintas menyebabkan tidak berfungsinya jalan sebagaimana mestinya. Kendaraan bermotor tetap pada posisi mengkonsumsi bahan bakar dan mengeluarkan polusi sisa pembakan mesin dan disaat yang sama kendaraan tidak bergerak menuju tujuan tertentu merupakan pola berkendara di perkotaan yang memperparah tingkat pencemaran. Aturan tentang uji emisi terhadap kendaraan hinga saat ini belum sepenuhnya dapat diterapkan. Kondisi seperti ini menurunkan kualitas hidup warga yang bermukim dikawasan perkotaan.

¹² idem

Dengan pertimbangan menjaga kualitas hidup warga serta lingkungan, karakteristik transportasi perkotaan yang baik selalu mengacu pada alasan tersebut diatas.

Pemilihan strategi yang terbaik diperlukan sehingga dampak biaya ekonomi yang akan timbul adalah sekecil mungkin. Kota-kota di Indonesia yang memiliki intensitas kepadatan tertinggi masing-masing Jakarta, Surabaya, dan Bandung telah terbukti dimana kota-kota tersebut mampu meningkatkan aktivitas pencemaran udara, khususnya berasal dari sektor transportasi. Perubahan variabel lalu lintas, seperti meningkatnya kemacetan di kawasan perkotaan dan waktu tempuh jalur sibuk yang telah berubah, sehingga terjadi peningkatan volume emisi kendaraan bermotor.

2.7. Undang- Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Kebijakan publik mengenai transportasi khususnya di bidang lalu lintas dan angkutan jalan telah ada dan dikenal sejak zaman Hindia Belanda, demikian pula dengan institusi yang menaunginya. Dalam perkembangannya telah terjadi beberapa kali perubahan, baik berkenaan dengan peraturan perundang-undangan itu sendiri maupun instansi pembinaanya.

A. Periode berlakunya Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1990 tentang Penyerahan sebagian Urusan Pemerintah Dalam Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kepada Dati I dan Dati II

Sejak tahun 1980 telah diupayakan untuk menyempurnakan Peraturan Pemerintah Nomor 16 Tahun 1958, karena dianggap tidak sesuai lagi dengan perkembangan keadaan, antara lain:

1. Prinsip otonom yang dianut oleh Peraturan Pemerintah Nomor 16 Tahun 1958 adalah "otonom yang riil dan seluas-luasnya" berdasarkan Undang-undang Nomor 7 Tahun 1951 tentang Peranan Pemerintah di Daerah sudah tidak sesuai lagi dengan "Prinsip Otonomi-otonomi yang nyata dan bertanggung jawab" berdasarkan Undang-undang Nomor 5 Tahun 1974 sebagai pengganti Undang-undang Nomor 18 Tahun 1965.

2. Penyerahan sebagian urusan pemerintahan dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 16 Tahun 1958 hanya untuk Daerah Tingkat I, sudah tidak sesuai dengan titik berat otonomi yang dianut dalam Undang-undang Nomor 5 Tahun 1974, yaitu pada Daerah Tingkat II.
3. Praktek pelaksanaan urusan lalu lintas dan angkutan jalan yang dilakukan oleh Daerah, sudah melebihi dari jenis urusan yang diserahkan berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 16 Tahun 1958.

Sebagai upaya untuk mengganti Peraturan Pemerintah Nomor 16 Tahun 1958, telah disusun RPP tentang penyerahan sebagian Urusan Pemerintah Daerah Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kepada Daerah Tingkat I dan Tingkat II, dengan menganut pembagian wewenang sebagai berikut.

- a. Berdasarkan wilayah administratif sesuai dengan Undang-undang Nomor 3 Tahun 1965.
- b. Prinsip penyerahan langsung ke Daerah Tingkat II, sesuai dengan asas penyelenggaraan pemerintahan di Daerah yaitu asas dekonsentrasi, asas tugas pembantuan, dan asas otonomi.

Dalam kenyataannya proses pembahasan tidak dapat berjalan dengan mulus karena banyak hal yang tidak dapat disepakati terutama terkait dengan jenis urusan yang diserahkan sebagai tugas pembantuan. Untuk mengatasi hal tersebut, maka perlu dilakukan penyempurnaan konsep dasar penyerahan urusan, yaitu sebagai berikut.

1. Menstrukturkan jenis urusan pemerintahan dalam lalu lintas dan angkutan jalan sesuai dengan hierarki kepentingannya yang secara yuridis sudah dianut dalam Undang-undang Nomor 13 Tahun 1980, sehingga dapat dikelompokkan sebagai berikut.
 - a) Jenis urusan lalu lintas dan angkutan jalan yang mempunyai peranan dan berlaku secara nasional akan tetapi ditangani oleh Pemerintah Pusat (tidak diserahkan).

- b) Jenis urusan lalu lintas dan angkutan jalan yang mempunyai peranan dan hanya berlaku di wilayah provinsi diserahkan pada Daerah Tingkat I.
 - c) Jenis urusan lalu lintas dan angkutan jalan yang mempunyai peranan dan hanya berlaku secara lokal diserahkan pada Daerah Tingkat II.
2. Jenis-jenis urusan yang diatur dalam RPP hanya jenis urusan yang diserahkan sebagai urusan otonomi.

Berdasarkan perubahan konsep dasar, kemudian pada tahun 1986 dilakukan perubahan lagi dan dapat diselesaikan pada tahun 1990 dengan ditetapkannya Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1990.

Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah (UU Nomor 32 Tahun 2004) definisi otonomi daerah sebagai berikut: “Otonomi daerah adalah hak, wewenang, dan kewajiban daerah otonom untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat sesuai dengan peraturan perundang-undangan.” UU Nomor 32 Tahun 2004 juga mendefinisikan daerah otonomi sebagai berikut: “Daerah otonom, selanjutnya disebut daerah, adalah kesatuan masyarakat hukum yang mempunyai batas-batas wilayah yang berwenang mengatur dan mengurus urusan pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat menurut prakarsa sendiri berdasarkan aspirasi masyarakat dalam sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Dalam Pasal 21 di nyatakan ;

Dalam menyelenggarakan otonomi, daerah mempunyai hak:

- a. mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahannya;
- b. memilih pimpinan daerah;
- c. mengelola aparatur daerah;
- d. mengelola kekayaan daerah;
- e. memungut pajak daerah dan retribusi daerah;
- f. mendapatkan bagi hasil dari pengelolaan sumber daya alam dan sumber daya lainnya yang berada di daerah;
- g. mendapatkan sumber-sumber pendapatan lain yang sah; dan
- h. mendapatkan hak lainnya yang diatur dalam peraturan perundang-undangan.

Dalam Pasal 22 dinyatakan ;

Dalam menyelenggarakan otonomi, daerah mempunyai kewajiban:

- a. melindungi masyarakat, menjaga persatuan, kesatuan dan kerukunan nasional, serta keutuhan Negara Kesatuan Republik Indonesia;
- b. meningkatkan kualitas kehidupan masyarakat;
- c. mengembangkan kehidupan demokrasi;
- d. mewujudkan keadilan dan pemerataan;
- e. meningkatkan pelayanan dasar pendidikan;
- f. menyediakan fasilitas pelayanan kesehatan;
- g. menyediakan fasilitas sosial dan fasilitas umum yang layak;
- h. mengembangkan sistem jaminan sosial;
- i. menyusun perencanaan dan tata ruang daerah;
- j. mengembangkan sumber daya produktif di daerah;
- k. melestarikan lingkungan hidup;
- l. mengelola administrasi kependudukan;
- m. melestarikan nilai sosial budaya;
- n. membentuk dan menerapkan peraturan perundang-undangan sesuai dengan kewenangannya; dan
- o. kewajiban lain yang diatur dalam peraturan perundang-undangan.

Dengan memperhatikan kesulitan pembahasan dalam menentukan jenis urusan yang diserahkan dan kepada siapa harus diserahkan, maka ditetapkan Peraturan Pemerintah Nomor 45 Tahun 1992 tentang Titik Berat Otonomi pada Daerah Tingkat II, yang pada hakekatnya mengatur mengenai ketentuan jenis-jenis urusan yang tidak diserahkan, jenis-jenis urusan yang selayaknya diserahkan/menjadi urusan Daerah Tingkat I dan jenis urusan yang diserahkan kepada Daerah Tingkat II.

B. Berlakunya Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992

Pada saat disusun perm Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 disusun permasalahan yang dihadapi pada saat itu antara lain sebagai berikut.

1. Belum menampung perubahan konsep pembangunan nasional, politik dan pemerintahan serta peraturan perundang-undangan.

2. Pengaturan masih terpisah dengan pengaturan tentang jalan, yang diatur dalam Undang-undang Nomor 13 Tahun 1980 tentang Jalan.
3. Pengaturan unsur-unsur sistem lalu lintas dan angkutan di jalan yang meliputi jaringan transportasi jalan, kendaraan beserta pengemudinya, dan peraturan-peraturan, prosedur serta metoda untuk kepentingan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, masih bersifat parsial dan tidak ditinjau sebagai suatu totalitas.
4. Belum menjangkau hubungan intra dan antar moda dilihat sebagai suatu kesatuan sistem transportasi.
5. Belum memperhatikan hubungannya dengan sistem ruang, aspek kehidupan masyarakat dan lingkungan hidup serta perkembangan perkotaan.
6. Orientasi pengaturan lebih menekankan kepada aspek-aspek operasional, untuk hal-hal yang bersifat praktis dan kepentingan jangka pendek.
7. Sudah tidak sesuai dengan perkembangan teknologi baik prasarana lalu lintas dan angkutan di jalan dan kendaraan bermotor maupun teknologi moda transportasi lainnya.

Selanjutnya pada saat Undang-undang ditetapkan pada tanggal 12 Mei 1992 terdapat berbagai tanggapan dari masyarakat melalui media masa baik cetak maupun elektronik yang pada umumnya bermuara pada kekhawatiran terhadap pelaksanaannya. Setelah memperhatikan seluruh tanggapan, aspirasi dan keluhan masyarakat, maka Pemerintah merasa perlu untuk menanggukkan mulai berlakunya undang-undang yang semula direncanakan mulai berlakunya pada tanggal 17 September 1992 ditanggukkan menjadi 17 September 1993, dengan menerbitkan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang Nomor 1 Tahun 1992 tentang Penangguhan Berlakunya Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 dan selanjutnya disetujui oleh DPR RI menjadi Undang-undang Nomor 22 Tahun 1992, dengan pertimbangan untuk lebih memantapkan kesiapan dan persiapan baik masyarakat maupun aparatur.

Era reformasi yang terjadi pada tahun 1998 membuahkan perubahan - perubahan yang mendasar terutama terkait dengan penyelenggaraan negara. Hingga pada suatu hal di era orde baru merupakan sesuatu yang sakral untuk

dilakukan perubahan yaitu Undang-undang Dasar 1945, juga mengalami perubahan yang mendasar.

Selama era reformasi terjadi beberapa perubahan paradigma baik yang bersifat umum seperti otonomi, akuntabilitas, transparansi, demokrasi, hak asasi maupun yang bersifat khusus untuk sektor transportasi terutama keselamatan dan efisiensi.

Perubahan perubahan paradigma tersebut dimaksudkan untuk mengantisipasi perkembangan-perkembangan yang kemungkinan terjadi dimasa mendatang, seperti antara lain :

- **Otonomi**

Isu otonomi telah berkembang lebih dari tiga dekade, bahkan telah berkembang sebelum Undang-undang Nomor 5 tahun 1974 Tentang Pemerintahan Daerah, paradigmanya adalah *otonomi yang nyata dan seluas-luasnya*. Selanjutnya dengan ditetapkannya Undang-undang Nomor 5 Tahun 1974 paradigmanya berubah menjadi *Otonomi yang Nyata dan bertanggung jawab*. Paradigma berubah lagi menjadi Otonomi yang nyata dan seluas-luasnya dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah. Dalam perjalanannya ternyata tidak sesuai dengan yang diharapkan sehingga paradigma ini dikembalikan lagi menjadi Otonomi yang nyata dan bertanggung jawab dalam Undang-undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah. Antisipasi terhadap perubahan Undang-undang 32 Tahun 2004 akan diuraikan pada butir B.

- **Keselamatan**

Jumlah korban meninggal dunia di jalan yang mencapai kurang lebih 30.000 orang pertahun¹³ adalah menyangkut keselamatan jiwa manusia dan bukan hanya sebatas angka-angka. Namun disadari dalam mewujudkan keselamatan bukan hal yang sederhana karena bukan hanya masalah teknis tetapi juga terkait dengan masalah sosial. Dengan demikian maka upaya mengatasinya tidak cukup dengan rekayasa teknikal tetapi

¹³ JURNAL DITLANTAS POLRI 2009

juga harus dibarengi rekayasa sosial. Sebagai konsekuensi hal tersebut maka memerlukan kerja sama antar instansi juga dengan masyarakat yang sinergi dan harmoni. Untuk itu maka dalam seluruh komponen dasar sistem transportasi jalan (jalan, kendaraan dan pengemudi) di samping harus memenuhi persyaratan kelaikan juga harus dilakukan pemeriksaan dan audit. Disamping itu juga diperlukan perubahan paradigma dimasa mendatang dalam upaya mewujudkan keselamatan transportasi jalan, yaitu ***Keselamatan adalah tanggung jawab bersama, perlu diantisipasi dimasa mendatang.*** Disamping itu paradigma yang perlu dikembangkan khususnya bagi angkutan umum adalah selamat sebagai tujuan penyelenggaraan angkutan umum tidak hanya tidak terjadi celaka atau terhindar dari kecelakaan, tetapi juga kepercayaan pengguna jasa angkutan umum bahwa angkutan umum yang dipilih sudah terjamin keselamatannya sehingga menciptakan rasa selamat pada saat menggunakan angkutan umum.

- **Akuntabilitas.**

Sejalan dengan reformasi, akuntabilitas publik sudah menjadi tuntutan zaman yang harus diantisipasi. Sehubungan dengan hal tersebut maka akuntabilitas perlu dijadikan filosofis dasar atau asas khususnya terkait dengan pelayanan masyarakat. Dengan asas akuntabilitas diharapkan upaya mewujudkan keselamatan disamping mengatur kewajiban masyarakat, aparatur pemerintah juga dituntut tanggung gugatnya sebagai pelaksanaan dari asas akuntabilitas, terutama yang membawa konsekuensi terhadap keselamatan.

- **Transparansi**

Transportasi jalan mempunyai karakteristik menyatu dengan kehidupan masyarakat sehari-hari. Sebagai konsekuensi dari karakteristik dimaksud maka setiap kebijakan akan berpengaruh kepada kehidupan masyarakat sehari-hari. Sehubungan dengan hal tersebut sudah selayaknya masyarakat berhak untuk memperoleh akses dan memperoleh informasi yang akurat terhadap kebijakan-kebijakan yang direncanakan, disisi lain pemerintah

juga wajib mensosialisasikan rencana kebijakan yang akan ditetapkan dimasa mendatang.

- **Demokrasi**

Di masa mendatang di samping pemerintah masyarakat juga dituntut partisipasinya dalam mewujudkan sistem transportasi jalan yang diinginkan bersama. Sehubungan dengan hal tersebut perlu kiranya jaminan atas hak partisipasi masyarakat dalam pembinaan transportasi.

- **Hak asasi dan perlindungan**

Dalam penyelenggaraan transportasi jalan sangat mungkin terjadi konflik kepentingan antar pengguna jalan, antara penyedia jasa dengan pengguna jasa. Disamping itu terdapat pula pihak-pihak dalam kondisi tidak berdaya atau dalam posisi lemah. Dalam hubungan tersebut sudah selayaknya mereka mendapat perlindungan yang memadai .

Perundang-undangan bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan selama kurun waktu tahun 1933 sampai sekarang sudah beberapa kali dilakukan penyempurnaan. Pada tahun 1933 sampai dengan tahun 1965 masih menggunakan Wegverkeers-ordonantie tahun 1933, yang kemudian diperbaharui dengan Undang Undang Nomor 7 Tahun 1951, kemudian disempurnakan dengan Undang Undang 3 Tahun 1965 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya. Namun demikian peraturan pelaksanaannya masih menggunakan Peraturan Pemerintah Lalu Lintas Jalan (PPL) tanggal 15 Agustus 1936 yang telah diubah dan ditambah dengan peraturan tanggal 1 Juli 1951 dengan Nomor 28 LN Nomor 47.

Selanjutnya pada tahun 1992, telah dilakukan penyempurnaan Undang Undang Nomor 3 Tahun 1965 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya dengan ditetapkannya Undang Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Perkembangan yang terjadi sejak tahun 1998 perubahan yang mendasar terutama berkaitan perubahan paradigma diantaranya yang menonjol keselamatan, otonomi, transparansi, akuntabilitas, demokrasi, hak asasi, dan efisiensi. Disamping itu terjadi pula upaya melakukan perubahan-perubahan terhadap

perundang-undangan yang sangat terkait dengan Undang Undang Nomor 14 Tahun 1992 seperti :

- perubahan Undang Undang Nomor 13 Tahun 1980 tentang Jalan, yang kemudian menjadi Undang Undang Nomor 38 Tahun 2004;
- perubahan Undang Undang Nomor 5 tahun 1974 tentang Pemerintah Daerah menjadi Undang Undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah terakhir menjadi Undang Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah ;
- Perubahan Undang Undang Nomor 28 Tahun 2007 tentang Kepolisian Negara, menjadi Undang Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara;
- Perubahan Undang Undang Nomor 26 Tahun 2002 tentang Penataan Ruang menjadi Undang Undang Nomor 36 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang.

2.8. Metodologi Penelitian

2.8.1 Pengolahan Data dengan AHP

Dalam penelitian ini digunakan Analytical Hierarchy Process untuk memahami masalah yang kompleks yang melibatkan banyak faktor. Penggunaan metode ini dengan mempertimbangkan jika berpikir secara sederhana saja sudah meletihkan, apalagi kalau cara berpikir yang kita lakukan begitu kompleks sebagaimana kompleksnya permasalahan transportasi di daerah perkotaan.

Penggunaan AHP dalam penelitian ini juga dengan pertimbangan, AHP adalah salah satu bentuk model pengambilan keputusan yang pada dasarnya berusaha menutupi semua kekurangan dari model-model sebelumnya.¹⁴

AHP juga dikenal sebagai suatu teori umum tentang pengukuran. AHP digunakan untuk menemukan skala rasio baik dari perbandingan pasangan yang diskrit maupun kontinyu. Perbandingan-perbandingan ini dapat diambil dari ukuran aktual atau dari suatu skala dasar yang mencerminkan kekuatan perasaan dan preferensi relatif.¹⁵

¹⁴ Bambang Permadi S., SE. “ AHP “ , PAU –EK UI Jakarta 1992, hal 5

¹⁵ Dr. Ir. Riyanto Bahan kuliah 2008

AHP memiliki perhatian khusus tentang penyimpangan dari konsistensi, pengukuran dan pada ketergantungan di dalam dan di antara kelompok elemen strukturnya. Sehingga jika diperhatikan secara saksama maka Metode *Analytical Hierarchy Process* ini sesungguhnya menawarkan metode pemecahan masalah dengan cara berpikir sederhana yang menjadi kelebihan metode ini.

AHP yang diperkenalkan oleh Thomas L. Saaty sekitar tahun 1970an. Pada awalnya merupakan teknik untuk menyusun urutan prioritas banyak pilihan jika melibatkan banyak kriteria. Keluwesan yang dimiliki teknik ini adalah karena ia hanya mengandalkan pada *judgment* yang diberikan oleh orang-orang yang dianggap cukup memiliki informasi dan memahami masalah yang sedang dihadapi.¹⁶

Saaty (1991) menyatakan ada tiga prinsip dasar AHP yaitu prinsip menyusun hirarki, menetapkan prioritas dan konsistensi logis.

Dalam dunia akademis dikenal dua macam Pendekatan untuk memahami dan kemudian memecahkan suatu permasalahan. Pendekatan yang pertama adalah Pendekatan Sistemik, pendekatan ini memahami persoalan secara keseluruhan lebih dulu tanpa perlu mengerti secara detail bagian-bagiannya.

Pendekatan lainnya adalah Pendekatan Deduktif. Pendekatan ini mencoba memahami dengan benar bagian-bagian dari suatu sistem untuk dapat mengerti kerja sistem secara keseluruhan.¹⁷

Diantara kedua macam pendekatan tersebut, tidak ada salah satu yang lebih baik atau buruk dari keduanya, karena pada dasarnya akan lebih baik kalau kedua pendekatan tersebut dipadukan.

AHP metode yang menggabungkan kedua pendekatan tersebut yaitu dengan menstruktur suatu sistem serta lingkungannya dalam bagian-bagian yang saling berinteraksi lalu melakukan sintesa terhadap bagian-bagian tersebut dengan membuat peringkat pengaruh bagian-bagian tersebut terhadap sistem secara keseluruhan.

¹⁶ Khoirunnurofik Bahan Kuliah 2009

¹⁷ Bambang Permadi, Op.cit

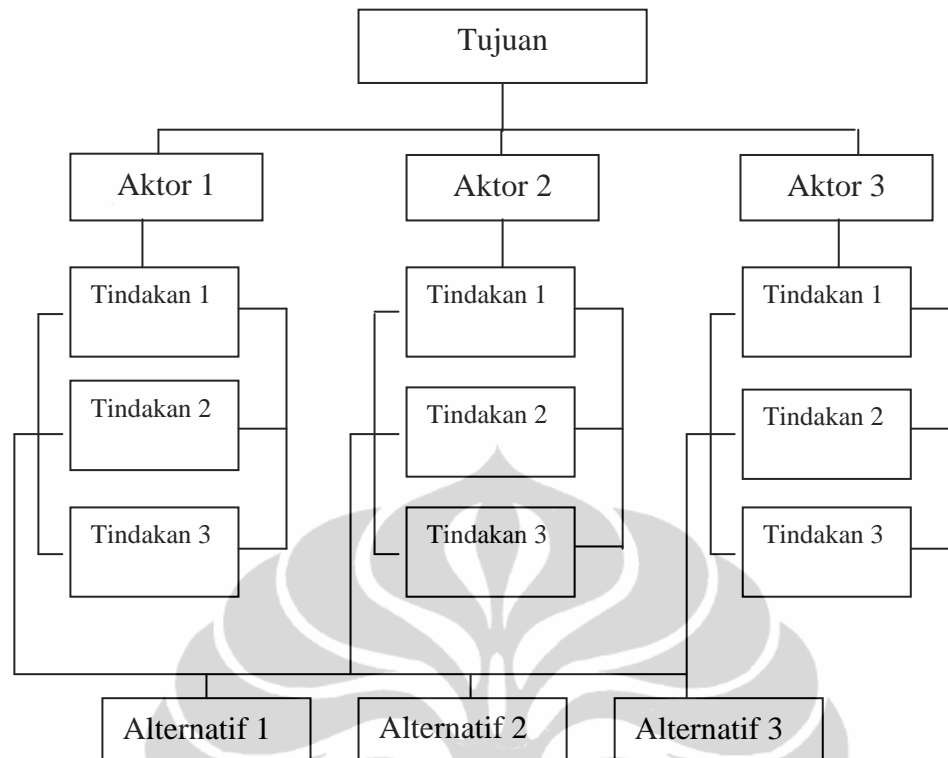
2.8.2 Forward Process

Dalam metode AHP terdapat dua jenis proses yang dikenal dengan forward dan backward process. Model proyeksi atau yang biasa disebut dengan *Forward Process* dimaksudkan untuk memperkirakan kondisi masa depan yang akan terjadi berdasarkan kondisi saat itu. Dalam pendekatan ini hirarkinya terdiri atas empat *level* yang terdiri dari tujuan, pelaku atau aktor, tindakan dan alternatif kebijakan. Model ini menggunakan empat level karena dalam merencanakan proses pengambilan kebijakan yang akan dilaksanakan dan mengetahui tindakan apa yang harus diprioritaskan, untuk mencapai tujuan yakni terciptanya kondisi transportasi di Kota Tangerang. Hal ini perlu dilakukan memperhatikan terdapat sejumlah opsi yang bisa diambil oleh pemangku kebijakan namun keberhasilannya tidak dapat diprediksi memperhatikan kondisi yang terjadi sebelumnya.

Bentuk hirarki ini kemudian disusun sebagai berikut:

- Level 1: Tujuan (*Goal*): Menetapkan tujuan yang ingin dicapai
- Level 2 : Pelaku/ aktor yang berperan dan mempengaruhi permasalahan.
- Level 3: Tindakan atau kebijakan diambil oleh masing – masing aktor/pelaku pada level 2
- Level 4: Skenario/Target di masa depan yang mungkin terjadi

Dalam model ini antara level 2 dan 3 tidak harus simetris. Kemudian hirarki dalam model ini dapat digambarkan oleh Gambar di bawah ini



Gambar 2.2

Hirarki Analisis Kebijakan Transportasi Perkotaan

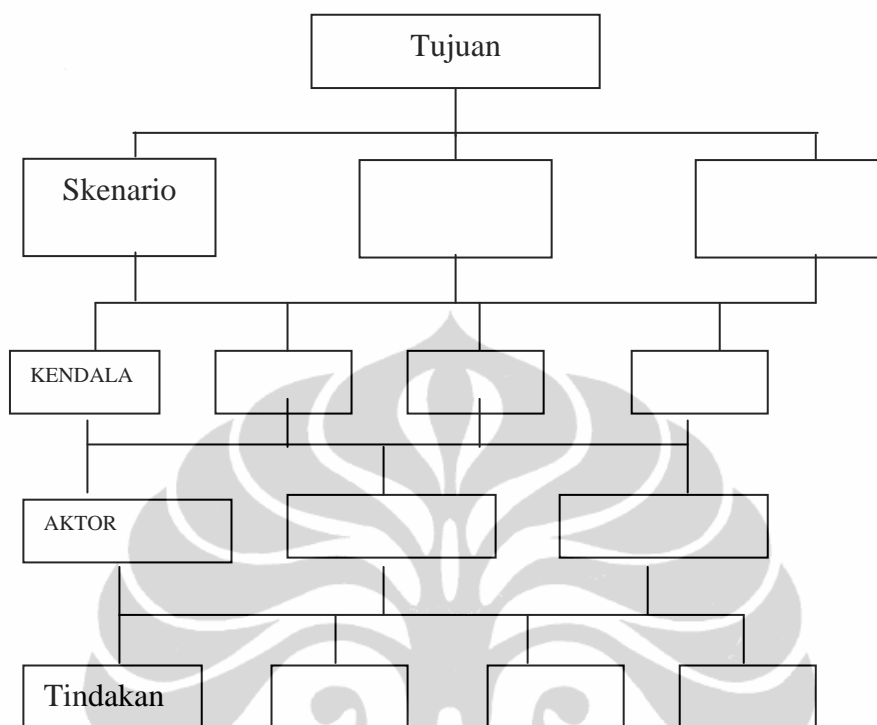
Sumber : diolah berdasarkan Brodjonegoro, Bambang P.S, Mimeo, AHP, Pusat Antar Universitas, Studi Ekonomi Universitas Indonesia, Jakarta, 1992.

2.8.3 Backward Process

Sedangkan model perencanaan yang biasa disebut dengan *backward process* bertujuan menentukan kebijakan yang diperlukan untuk mencapai tujuan yang diinginkan di masa depan. Model ini terdiri atas lima level, antara lain:

- Level 1: tujuan yaitu masa depan yang diinginkan dari suatu permasalahan
- Level 2: Skenario/target yang diinginkan (mungkin sama dengan level 4 pada *forward process*)
- Level 3: Masalah – masalah yang diperkirakan akan menghambat pencapaian target yang diinginkan
- Level 4: Aktor/pelaku yang berperan atau berpengaruh dalam pencapaian target (sama dengan level 2 pada *forward process*)
- Level 5: Kebijakan – kebijakan yang diperlukan untuk mencapai target yang diinginkan.

Hirarki dalam *Backward process* dapat digambarkan oleh diagram di bawah ini:



Gambar 2.3

Hirarki Backward Proses

Sumber : diolah berdasarkan Brodjonegoro, Bambang P.S, Mimeo, AHP, Pusat Antar Universitas, Studi Ekonomi Universitas Indonesia, Jakarta, 1992.

Forward dan *Backward Process* dapat berlangsung berkali – kali dengan beberapa modifikasi pada hierarkinya, terutama pada level 3 *forward* sebagai pengaruh dari level 5 *backward* proses sebelumnya. Pada proses berikutnya, biasanya elemen yang mendapat bobot kecil dihilangkan sehingga makin lama elemen yang dibandingkan makin sedikit sampai didapatkan suatu keadaan yang stabil, dimana urutan elemen tidak berubah lagi meskipun ada modifikasi pada level di atasnya. Penghubung utama kedua proses tersebut adalah skenario. Pada dasarnya untuk mencapai perencanaan yang lebih efektif, maka kedua model diatas dapat digabungkan.

Aplikasi model AHP secara garis besar dilakukan dalam dua tahap yaitu penyusunan hirarki yang lazim disebut dekomposisi dan evaluasi hirarki.

Dekomposisi terdiri atas tiga proses yang berurutan dan saling berhubungan yakni identifikasi level dan elemen, definisi konsep dan formulasi pertanyaan. (Brojonegoro, 1992)

Dekomposisi merupakan bagian terpenting dalam aplikasi model AHP, karena dari sini validasi dan kemampuan model dapat diuji. Langkah pertama dalam dekomposisi adalah mengidentifikasi level dan elemen yang akan ditempatkan dalam satu level. Selanjutnya semua level dan elemen tersebut diidentifikasi dan dipakai dalam tahap formulasi pertanyaan.

Jika terjadi kesulitan dalam membuat pertanyaan-pertanyaan, maka level dan konsep tadi harus direvisi dan dimodifikasi. Dekomposisi sebenarnya merupakan proses iterasi dimana konsep-konsep, pertanyaan-pertanyaan dan jawaban-jawabannya dapat menentukan elemen dan level suatu hirarki. Apabila terjadi ketidakjelasan atau kesalahan dalam proses menjawab pertanyaan-pertanyaan dapat membuat para pengambil keputusan memilih kriteria atau alternatif yang salah, untuk itu, sebaiknya semua pertanyaan seharusnya dapat dijawab secara konsisten berdasarkan informasi yang tersedia.

Proses menyusun hirarki secara praktis dapat dijelaskan sebagai berikut: Pertama, mengidentifikasi tujuan keseluruhan pembuatan hirarki yang biasa disebut dengan goal yakni masalah yang akan dicari pemecahannya lewat model AHP. Setelah itu menentukan kriteria yang diperlukan untuk mendukung tujuan keseluruhan. Terakhir adalah mengidentifikasi alternatif-alternatif yang akan dievaluasi di bawah kriteria¹⁸.

Banyaknya level dalam hirarki tidak ada batasnya. Jika dalam suatu hirarki tidak mampu membandingkan elemen-elemen dalam suatu level terhadap elemen tingkat yang lebih tinggi berikutnya, maka harus diupayakan satu tingkat antara yang berarti memecah elemen-elemen dari tingkat yang lebih tinggi berikutnya. Dalam pembuatan hirarki untuk pemecahan konflik yang melibatkan banyak pelaku digunakan peralatan konsep perencanaan forward dan backward secara berulang. Level yang biasa dimasukkan dalam hirarki biasanya adalah kendala, pelaku, tujuan para pelaku, kebijakan dan hasil yang akan diharapkan.

¹⁸ Aris Yunanto, Bahan Kuliah 2009

2.8.4 Menyusun Hirarki

Hal penting yang dilakukan setelah persoalan yang ada didefinisikan adalah dengan melakukan *decomposition* atau dengan kata lain menyusun komposisi atau melakukan hirarki.

Sejatinya *decomposition* atau dekomposisi terdiri atas tiga proses yang berurutan dan saling berhubungan yakni identifikasi level dan elemen, definisi konsep dan formulasi pertanyaan. Bagian ini merupakan hal terpenting dari keseluruhan proses dari aplikasi AHP

Langkah pertama dengan mengurai masalah ke dalam elemen. Elemen tersebut kemudian disusun menurut hierarkinya dan dilakukan penilaian secara hierarki dan akhirnya menentukan keputusan apa yang akan diambil. Jika ingin mendapatkan hasil yang akurat, pemecahan juga dilakukan terhadap unsur-unsur tersebut hingga unsurnya tidak mungkin lagi dilakukan pemecahan lebih lanjut, sehingga didapatkan beberapa tingkatan dari persoalan tadi. Karena alasan ini, maka proses analisis ini dinamakan hirarki (*hierarchy*).

Dalam pengertian lain membuat hirarki adalah menguraikan realitas menjadi kelompok-kelompok yang homogen dan menguraikannya lagi menjadi bagian yang terkecil .

Ada dua jenis hirarki, yaitu lengkap dan tak lengkap. Dalam hirarki lengkap, semua elemen pada suatu tingkat memiliki semua elemen yang ada pada tingkat berikutnya. Jika tidak, dinamakan hirarki tak lengkap.

2.8.5 Menetapkan Prioritas

Setelah melakukan hirarki, proses selanjutnya adalah menimbang relatif pentingnya semua elemen dengan menggunakan skala perbandingan dengan angka 1-9. Berdasarkan penggunaan skala ini dan perbandingan kepentingan setiap elemen tersebut dinyatakan dalam matriks perbandingan berpasangan selanjutnya ditetapkan prioritasnya.

Dalam menimbang relatif pentingnya setiap elemen harus diterapkan prinsip konsistensi Logis : Jika emas 3 kali lipat mahal dibandingkan perak dan perak 3 kali lebih mahal dibandingkan tembaga, maka mahalnya emas adalah

9 kali lebih mahal dari tembaga. Prinsip konsistensi logis ini dikenal juga dengan *aksioma reciprocal*.

Pengisian persepsi expert dengan melakukan perbandingan antara elemen-elemen dalam satu level dengan juga memperhatikan pengaruh level di atasnya. Karena otak manusia ada batasnya, maka skala rasio itu juga harus mempunyai batas tertentu yang tidak terlampaui besar tetapi cukup menampung persepsi manusia. Dalam model AHP digunakan batas 1 sampai 9 yang dianggap cukup mewakili persepsi manusia seperti tercantum dalam Tabel dibawah ini.

Tabel 2.1
Skala banding persepsi secara berpasangan dalam AHP

Skala	Definisi	Keterangan
1	Equal Importance (semua sama pentingnya)	Dua elemen menyumbang sama besar terhadap tujuan
3	Moderate Importance of One Over Another (Sedikit lebih penting)	Pengalaman dan penilaian agak menyukai sebuah elemen daripada yang lainnya
5	Strong or Essential Importance (Lebih penting)	Pengalaman dan penilaian kuat lebih menyukai sebuah elemen dari pada yang lainnya
7	Very Strong or Demonstrated Importance (Sangat lebih penting)	Sebuah elemen sangat kuat lebih disukai daripada yang lainnya: dominasinya kelihatan nyata dalam keadaan yang sebenarnya
9	Extreme Importance (Mutlak sangat penting)	Fakta sebuah elemen lebih disukai daripada yang lainnya berada pada kemungkinan yang tertinggi
2, 4, 6, 8	Intermediate Values Reciprocals for Inverse Comparison	Apabila kompromi diperlukan antara dua penilaian

Sumber: Saaty, Pengambilan Keputusan bagi Para Pemimpin, diolah kembali

Adanya suatu standar atau batasan tertentu dalam skala tersebut didasarkan beberapa alasan. Pertama, perbedaan hal-hal yang kualitatif akan mempunyai arti dan dapat dijamin keakuratannya apabila dibandingkan dalam besaran yang sama dan jelas. Kedua, adalah bahwa secara umum seseorang dapat menyatakan perbedaan hal-hal kualitatif dalam lain istilah yaitu, sama, lemah, kuat, sangat kuat dan absolut.

Sebenarnya dalam model AHP, penilaian/pemberian persepsi oleh satu orang saja sudah dapat dipakai dalam pengambilan keputusan apabila orang tersebut telah betul-betul memenuhi kriteria expert. Akan tetapi karena kurang jelasnya kriteria expert dan seringnya timbul keragu-raguan akan kualitas seorang expert, maka model AHP biasanya menggunakan penilaian lebih dari satu orang (persepsi kelompok) terutama untuk suatu permasalahan yang harus dipecahkan dari berbagai sudut pandang. Dalam hal pengisian persepsi kelompok expert ada dua cara yang umumnya dipakai yaitu pertama seluruh expert berkumpul di suatu tempat dan mereka mengeluarkan data persepsi untuk satu perbandingan dan yang kedua adalah dengan cara pengisian kuesioner. Cara kedua ini akan menghasilkan n persepsi (n = jumlah responden/expert) untuk satu perbandingan seperti yang terlihat dalam tabel berikut

Tabel 2.2
Aksioma dalam AHP

No	Aksioma	Keterangan
1	Reciprocal Comparison	Sipengambil keputusan harus bisa membuat perbandingan dan menyatakan preferensinya. Kalau A lebih disukai dari B dengan skala x , maka B lebih disukai dari A dengan skala $1/x$.
2	Homogeneity	Preferensi seseorang harus dapat dinyatakan dalam skala terbatas atau dengan kata lain elemen-elemennya dapat dibandingkan satu sama lainnya
3	Independence	Preferensi dinyatakan dengan mengasumsikan bahwa kriteria tidak dipengaruhi oleh alternatif-alternatif yang ada melainkan oleh obyektif secara keseluruhan.
4	Expectations	Struktur hirarki diasumsikan lengkap. Ekspetasi dan persepsi manusia lebih menonjol daripada rasionalitas

Sumber : diolah berdasarkan Brodjonegoro, Bambang P.S, Mimeo, AHP, Pusat Antar Universitas, Studi Ekonomi Universitas Indonesia, Jakarta, 1992.

BAB 3

GAMBARAN UMUM WILAYAH PENELITIAN

Bab ini akan dijelaskan kondisi umum daerah yang menjadi lokasi penelitian, dan proses penetapan peraturan daerah yang diatur dalam undang-undang, serta uraian tentang permasalahan transportasi perkotaan yang terjadi di Kota Tangerang, dampak eksekusi yang ditimbulkan.

3.1 Profil Wilayah

Sebagai daerah yang berbatasan langsung dengan DKI Jakarta, Kota Tangerang memiliki keuntungan akibat posisinya tersebut. Namun disaat yang sama, karena posisinya tersebut dampak negatif atau kerugian juga didapatkan. Keuntungannya adalah Kota Tangerang bisa menggunakan sejumlah fasilitas ibukota seperti pusat perkantoran atau pusat komersial yang modern, atau berbagai kemudahan komunikasi canggih. Selain itu letak bandara internasional Soekarno Hatta yang berada dalam wilayah kota Tangerang merupakan keuntungan tersendiri bagi Kota Tangerang.

Namun disisi yang lain terdapat pula kerugian berdekatan dengan sebuah ibukota, posisi Kota Tangerang membawa beban dan tanggung jawab pembangunan daerah yang cukup berat. Kota Tangerang berperan sebagai wilayah penyangga (*buffer*) terhadap perkembangan dan pembangunan DKI Jakarta dan pusat-pusat pertumbuhan yang terdapat di sekelilingnya. Akibatnya, sejumlah permasalahan terkait dengan pembangunan dan kependudukan wilayah di sekitar Kota Tangerang berimbas dan menjadi permasalahan serius di wilayah Kota Tangerang. beberapa permasalahan yang merupakan eksekusi dari perbatasan langsung dengan Kota Tangerang seperti permasalahan kependudukan, lingkungan dan permasalahan transportasi.

Secara geografis wilayah Kota Tangerang berada antara 6° 6 LS - 6° 13 LS dan 106° 36 - 106° - 42° BT dengan luas wilayah 184,23 Km² termasuk Bandara Sukarno Hatta seluas 19,69 Km² dengan batas-batas sebagai berikut :

- Batas Utara : Kabupaten Tangerang
- Batas Selatan : Kabupaten Tangerang
- Batas Timur : DKI Jakarta
- Batas Barat : Kabupaten Tangerang



Gambar 3.1 Peta Kota Tangerang

3.2 Penduduk

Jumlah penduduk Kota Tangerang pada tahun menurut data yang dikeluarkan pemerintah Kota Tangerang pada tahun 2007 adalah 1.575.140 jiwa. Setiap tahun jumlah penduduk Kota Tangerang diperkirakan mengalami peningkatan dengan laju pertumbuhan rata-rata sebesar 3.5% per tahun. Jumlah penduduk pada tahun 1997 adalah sebanyak 1.180.930 jiwa dan pada tahun 2001 menjadi 1.354.226 jiwa. Dengan jumlah penduduk yang terus bertambah. Pertambahan jumlah penduduk ini baik dikarenakan urbanisasi maupun karena kelahiran. Maka sejumlah permasalahan yang erat dengan masalah kependudukan pun bermunculan, mulai dari memburuknya kualitas lingkungan hingga pada meningkatnya kasus-kasus pelanggaran hukum.

Tabel 3.1
Pertambahan Penduduk Kota Tangerang Tahun 2000 - 2007

Tahun	JUMLAH PENDUDUK		
	Laki-Laki	Perempuan	Total
2000	658,180	653,566	1,311,746
2001	679,495	674,731	1,354,226
2002	709,835	707,007	1,416,842
2003	718,820	747,757	1,466,577
2004	728,670	759,996	1,488,666
2005	762,266	774,978	1,537,244
2006	770,404	776,733	1,547,137
2007	784,736	790,404	1,575,140

Sumber : BPS Kota Tangerang Tahun 2009

3.3 Ekonomi

Kondisi Perekonomian Kota Tangerang dapat dilihat dari Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Kota Tangerang. Dari data PDRB Kota Tangerang dapat dilihat bahwa Sumber utama perekonomian Kota Tangerang berasal dari sektor industri pengolahan sebesar 58,45%, menyusul perdagangan, hotel dan restoran. Kedua sektor ini menguasai hampir 85% kegiatan ekonomi dan dapat dipastikan bahwa sektor tersebut memberikan kontribusi utama pada pendapatan asli daerah. Pada bagian tenaga kerja di atas juga telah disebutkan bahwa sekitar 75% angkatan kerja yang ada di Kota Tangerang bergerak di sektor industri, perdagangan dan jasa. Hal tersebut selaras dengan kondisi perekonomian daerah yang mengandalkan sektor-sektor yang menyerap banyak tenaga kerja.

Perkembangan jasa transportasi di Kota Tangerang merupakan suatu kesatuan moda transportasi bersinergi dengan daerah sekitarnya. Dalam kaitan ini, moda transportasi di Kota Tangerang berhubungan langsung dengan pembangunan transportasi di Kota DKI Jakarta. Untuk menganalisa kegiatan jasa transportasi, maka kondisi yang dapat dijelaskan berupa keterkaitan kegiatan moda transportasi darat terhadap mobilitas barang dan jasa. Sedangkan untuk dapat melihat kondisi riil dari moda transportasi darat maka akan dijelaskan hal-hal Untuk mengaitkan kondisi jasa transportasi dengan proses pembangunan yang terjadi di Kota Tangerang, digunakan indicator PDRB daerah. Atas dasar ini, maka kegiatan jasa transportasi menurut sektor dalam pembentukan ekonomi daerah selama tahun 2003-2007 menurut harga konstan (ADHK 2007) sekitar

11,757 % untuk transportasi dan komunikasi. Sedangkan sumbangan terbesar pembentukan PDRB Kota Tangerang adalah sector industry pengolahan (52,992%), diikuti oleh sector perdagangan, hotel dan restoran sebesar (25,825%) dan sector transportasi sebesar (11,757%), Keuangan, Persewaan dan Jasa Perusahaan (3.241), listrik, gas dan air bersih (2,282%), jasa-jasa (2,060%), bangunan (1,678%) dan sector pertanian, kehutanan, dan perikanan (0,165%). Walaupun sumbangan sector angkutan terhadap pembentukan ekonomi daerah hanya sebesar 11,757%), namun jika dilihat lebih jauh, ternyata sub-sektor angkutan darat memiliki peran penting terhadap PDB Kota Tangerang dibandingkan dengan sub-sektor angkutan. Ini mengindikasikan bahwa kegiatan ekonomi (mobilitas orang dan distribusi barang & jasa) di Kota Tangerang sangat di dukung oleh kinerja jasa angkutan umum.

Tabel 3.2
PDRB Kota Tangerang Tahun 2007

No	Lapangan Usaha	Tahun 2007			
		ADHB (Juta)	% ADHB	ADHK (Juta)	% ADHK
1	Pertanian, Peternakan, Kehutanan, Perikanan	59,329	0.142	41,133	0.165
2	Industri Pengolahan	21,655,593	51.835	13,181,290	52.992
3	Listrik, Gas, dan Air Bersih	957,886	2.293	567,686	2.282
4	Bangunan	622,844	1.491	417,324	1.678
5	Perdagangan, Hotel, dan Restoran	11,197,768	26.803	6,423,841	25.825
6	Pengangkutan dan Komunikasi	5,129,391	12.278	2,924,397	11.757
7	Keuangan, Persewaan dan Jasa Perusahaan	1,291,821	3.092	806,183	3.241
8	Jasa- jasa	863,577	2.067	512,350	2.060
Jumlah		41,778,209	100.000	24,874,204	100.000

Keterangan ; ADHK (Atas Dasar Harga Konstan), ADHB (Atas Dasar Harga Berlaku)

Sumber : BPS Kota Tangerang 2009

Tabel 3.3
Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Kota Tangerang Tahun 2003 – 2007

No	Lapangan Usaha	Tahun 2003		Tahun 2004		Tahun 2005		Tahun 2006		Tahun 2007	
		ADHB (Juta)	ADHK (Juta)	ADHB (Juta)	ADHK (Juta)	ADHB (Juta)	ADHK (Juta)	ADHB (Juta)	ADHK (Juta)	ADHB (Juta)	ADHK (Juta)
1	Pertanian, Peternakan, Kehutanan, Perikanan	46,951	40,014	48,675	40,615	52,951	41,867	55,944	40,555	59,329	41,133
2	Industri Pengolahan	13,940,587	10,603,383	15,224,037	11,147,336	17,046,126	11,803,914	19,329,889	12,448,408	21,655,593	13,181,290
3	Listrik, Gas, dan Air Bersih	649,697	505,819	722,565	531,709	821,125	551,787	858,608	554,308	957,886	567,686
4	Bangunan	380,012	304,889	428,958	324,249	495,425	349,313	579,818	380,694	622,844	417,324
5	Perdagangan, Hotel, dan Restoran	5,824,712	4,890,635	6,275,697	5,141,127	7,331,886	5,475,231	8,964,270	5,902,258	11,197,768	6,423,841
6	Pengangkutan dan Komunikasi	2,324,054	2,042,962	2,661,522	2,271,138	3,218,048	2,458,273	4,011,247	2,741,258	5,129,391	2,924,397
7	Keuangan, Persewaan dan Jasa Perusahaan	549,375	447,411	731,470	468,895	886,199	609,843	1,056,262	673,733	1,291,821	806,183
8	Jasa- jasa	465,607	389,784	523,424	407,066	592,068	430,936	748,641	473,707	863,577	512,350
Jumlah		24,180,995	19,224,896	26,616,348	20,332,135	30,443,827	21,721,164	35,604,678	23,214,922	41,778,209	24,874,204

Keterangan ; ADHK (Atas Dasar Harga Konstan), ADHB (Atas Dasar Harga Berlaku)
Sumber. BPS Kota Tangerang 2009

3.4 Prasarana Jalan

Pembangunan infrastruktur tidak bisa dipisahkan dari proses pembangunan suatu daerah. Infrastruktur yang memadai seperti jalan dan lain-lain, akan memberikan daya tarik tersendiri bagi para investor untuk menanamkan modalnya pada daerah yang bersangkutan. Selain itu, infrastruktur yang memadai akan menunjang aksesibilitas potensi-potensi pembangunan yang berada pada satu daerah, membantu terjadinya hubungan ekonomi dan sosial antara satu daerah dengan daerah lainnya. Tabel 6.1 berikut ini memberikan informasi tentang daftar panjang jalan Kota Tangerang dengan kondisi material pembentuknya.

Tabel 3.4
Klasifikasi Jalan Kota Tangerang Berdasarkan Tipe Perkerasan
Sampai dengan Tahun 2007

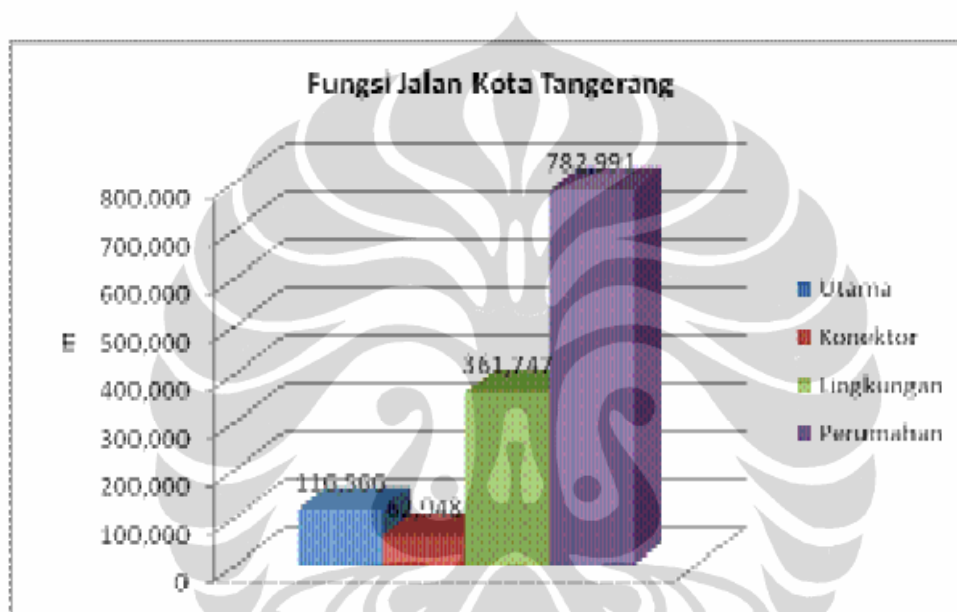
No	Kecamatan	Asphalt (m)	CBC (Beton)	Paving Blok (m)	Penetrasi (m)	Pluran (m)	Tanah (m)	Panjang (m)
1	Batuceper	8,656	3,267	47,620	1,052	6,342	-	66,937
2	Benda	7,181	1,040	51,413	4,050	482	4,700	68,866
3	Cibodas	41,813	4,040	47,741	7,376	31,357	1,486	133,813
4	Ciledug	16,009	348	33,918	6,692	7,073	4,416	68,456
5	Cipondoh	20,566	164	53,762	4,708	45,104	53,514	177,818
6	Jatiuwung	10,264	16,904	40,474	-	6,054	10,880	84,576
7	Karang Tengah	20,680	3,175	53,198	12,080	8,339	2,031	99,503
8	Karawaci	32,446	623	40,695	2,821	36,147	-	112,732
9	Larangan	33,405	585	38,084	3,604	6,535	8,549	90,762
10	Neglasari	34,380	8,803	33,875	1,744	-	-	78,802
11	Periuk	11,582	426	36,626	7,853	22,679	14,444	93,610
12	Pinang	49,001	2,509	45,165	5,434	7,562	2,453	112,124
13	Tangerang	84,488	3,473	47,430	324	538	-	136,253
Jumlah		370,471	45,357	570,001	57,738	178,212	102,473	
TOTAL								1,324,252

Sumber: Dinas Pekerjaan Umum Kota Tangerang, 2008

Panjang Jalan Kota Tangerang digolongkan berdasarkan fungsinya adalah sebagai berikut:

- Jalan Utama : 116.566 m
- Jalan Konektor : 62.948 m
- Jalan Lingkungan : 361.747 m
- Jalan Perumahan : 782.991 m

Data di atas dapat dilihat besarnya panjang jalan pada setiap fungsi jalan. Jalan perumahan dan lingkungan memiliki prioritas panjang yang lebih besar. Dengan kondisi tersebut Pemerintah Kota Tangerang terus melaksanakan peningkatan jalan di wilayah lingkungan dan perumahan. Hal ini dilakukan sebagai upaya meningkatkan pelayanan di bidang jalan agar pembenahan dan penataan ruang jalan di tingkat lingkungan dan perumahan mengalami perbaikan dan peningkatan.



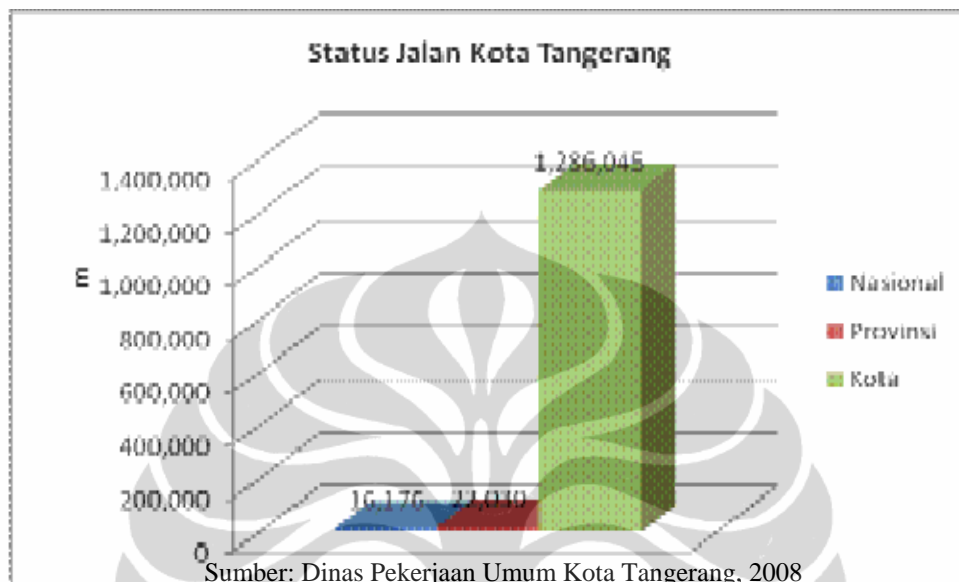
Sumber: Dinas Pekerjaan Umum Kota Tangerang, 2008

Grafik 3.1
Klasifikasi Jalan berdasarkan Fungsi Jalan Sampai dengan Tahun 2007

Peningkatan dan pembangunan jalan juga dilaksanakan pada jalan utama ataupun konektor. Hal ini dilakukan agar dapat memberikan pelayanan kemudahan dan kelancaran akses transportasi dalam jalan perkotaan yang diharapkan dapat memberikan dorongan kemajuan perekonomian Kota Tangerang.

Jalan Kota Tangerang memiliki status yang disesuaikan dengan kewenangan dan tanggung jawab di dalam peningkatan dan pembangunannya. Panjang Status Jalan Kota Tangerang diklasifikasikan sebagai berikut :

- Jalan Nasional : 16.176 m
- Jalan Propinsi : 22.030 m
- Jalan Kota : 1.286.045 m

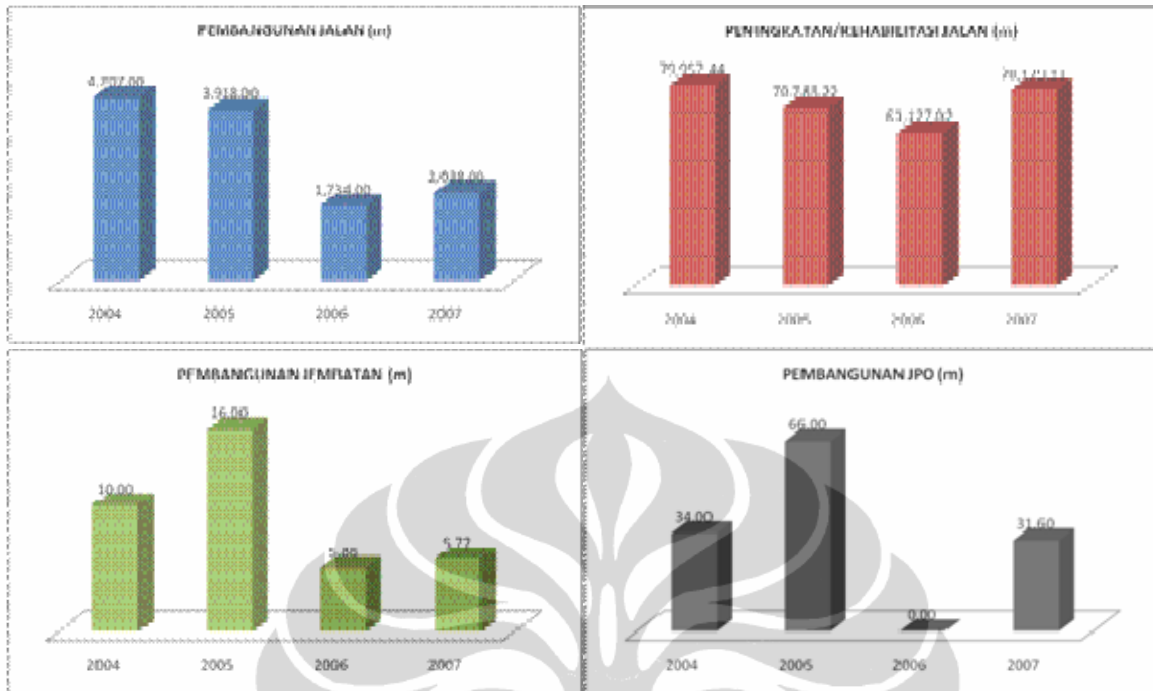


Grafik 3.2

Klasifikasi Jalan Berdasarkan Status Jalan Kota Tangerang Sampai dengan Tahun 2007

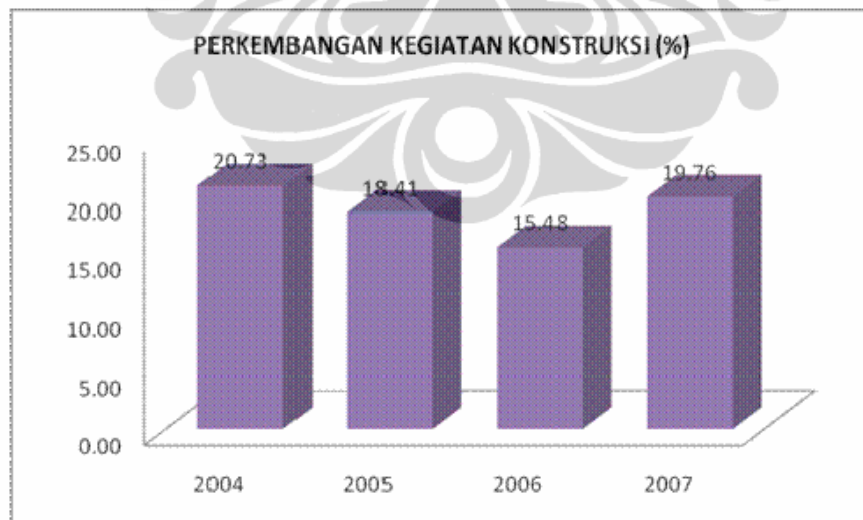
Berdasarkan data yang didapat, diketahui jumlah jalan kota memiliki jumlah paling besar dibandingkan status jalan yang lain. Dengan kondisi ini Pemerintah Kota Tangerang memiliki aset jalan yang besar, sehingga tanggung jawab dan kewenangan di dalam usaha peningkatan, pembangunan dan pengelolaannya terus dilaksanakan agar dapat memberikan pelayanan yang lebih baik lagi bagi kepentingan masyarakat Kota Tangerang.

Grafik memperlihatkan perkembangan kegiatan konstruksi jalan yang telah dilaksanakan Pemerintah Kota Tangerang pada periode 2004-2007. Terlihat bahwa terjadi penurunan volume kegiatan konstruksi jalan pada periode 2005 dan 2006, namun kembali meningkat pada periode 2007.



Sumber: Dinas Pekerjaan Umum Kota Tangerang, 2008

Grafik 3.3
Konstruksi Jalan Kota Tangerang Tahun 2004-2007



Sumber: Dinas Pekerjaan Umum Kota Tangerang, 2008

Grafik 3.4

Persentase Perkembangan Konstruksi Jalan Kota Tangerang Tahun 2004-2007

Sistem jalan di Kota Tangerang merupakan bagian dari jalan Nasional dan Propinsi. Jalan Tol Sukarno-Hatta, Jalan Daan Mogot, Jalan Gatot Subroto, Jalan Thamrin dan Jalan Jendral Sudirman merupakan jalan negara yang menghubungkan Kota Tangerang dengan Kota Jakarta dan Kabupaten Tangerang dan diklasifikasikan sebagai jalan arteri primer. Jalan Cokroaminoto, Jalan M. Toha, Jalan Maulana Hasanudin, Jalan Kisamaun, Jalan Perintis Kemerdekaan, Jalan Raden Saleh dan Jalan Raden Patah yang menghubungkan Kota Tangerang dan Jakarta diklasifikasikan sebagai jalan arteri sekunder. Panjang jalan Kota Tangerang sekitar 555,6 km yang statusnya terdiri dari jalan negara, jalan propinsi dan jalan kota. Adapun panjang jalan berdasarkan klasifikasi fungsi jalan yang ada meliputi:

1. Arteri primer : 30,35 km
2. Kolektor primer : 71,65 km
3. Arteri sekunder : 27,46 km
4. Kolektor sekunder : 102,77 km
5. Lokal : 323,36 km

3.5 Kendaraan

Jumlah total kendaraan yang berada di Kota Tangerang mulai dari sepeda motor hingga angkutan barang memiliki kecenderungan mengalami peningkatan setiap tahunnya. Jumlah terbesar adalah sepeda motor. Pada tahun 2002 jumlah sepeda motor memiliki persentase sekitar 68.29% dari total seluruh kendaraan yang berada di Kota Tangerang. Tahun 2003 persentase meningkat hingga 74.66%, tahun 2004 sebesar 76.13%, tahun 2005 sebesar 75.65% dan nilai persentase perkiraan pada tahun 2006 meningkat kembali sebesar 80.86%. Kemudahan mekanisme pembelian dan hemat bahan bakar bisa menjadi salah satu alasan tingginya nilai penggunaan sepeda motor di Kota Tangerang. Kondisi ini tidak hanya terjadi di Kota Tangerang, tetapi juga terjadi di berbagai kota besar lainnya. Besarnya jumlah sepeda motor atau kendaraan lain di Kota Tangerang perlu mendapatkan pengelolaan yang baik dari Pemerintah Kota. Hal ini akan terkait dengan potensi kemacetan yang mungkin terjadi ketika jumlah angkutan dan sepeda motor meningkat tidak terkendali. Alternatif pengadaan transportasi yang murah dan nyaman bagi masyarakat dapat menjadi pertimbangan bagi Pemerintah Kota Tangerang.

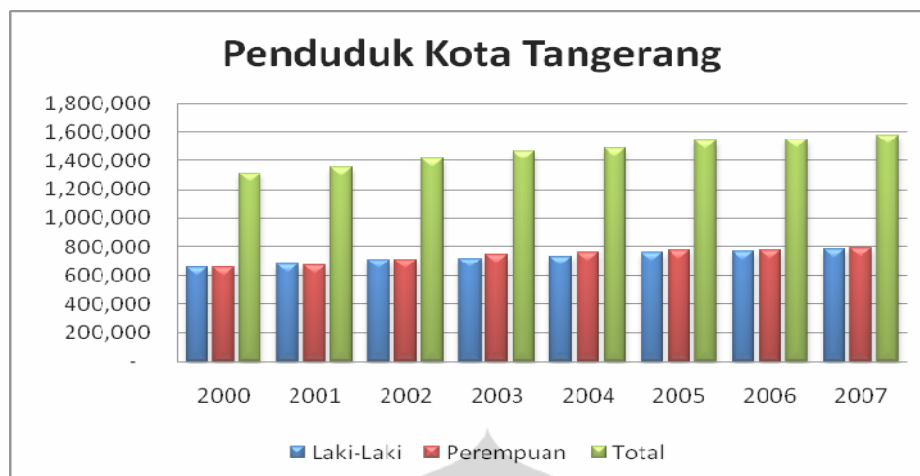
3.6 Kondisi Transportasi di Kota Tangerang

Posisi Kota Tangerang yang berdampingan dengan Ibukota Negara Provinsi DKI Jakarta telah menempatkan kota ini sebagai kota yang menopang pembangunan ekonomi Ibukota dan menjadi alternatif pembangunan sejumlah pusat perkantoran, pusat komersial modern, industri-industri, dan pergudangan. Selain itu, letak bandara internasional Soekarno Hatta yang berada dalam wilayah kota Tangerang merupakan keuntungan tersendiri bagi Kota Tangerang. Kota Tangerang juga telah menjadi alternatif tempat tinggal bagi arus urbanisasi baik yang bekerja di industri di Kota Tangerang maupun karyawan yang bekerja di DKI Jakarta.

Disamping keuntungan tersebut diatas, Kota Tangerang disisi yang lain mempunyai beban dan tanggung jawab pembangunan daerah yang cukup berat. Kota Tangerang yang berperan sebagai wilayah penyangga (*buffer*) terhadap perkembangan dan pembangunan DKI Jakarta. Kota Tangerang diharapkan mampu mengatasi sejumlah permasalahan yang terkait dengan pembangunan wilayah di sekitar Kota Tangerang. Permasalahan yang merupakan eksek dari perbatasan langsung dengan Kota Tangerang seperti permasalahan kependudukan, lingkungan dan permasalahan transportasi.

3.7 Pertambahan Penduduk Kota Tangerang

Menurut data dari BPS Kota Tangerang, penduduk Kota Tangerang pada tahun 2007 sebesar 1.575.140, Setiap tahun jumlah penduduk Kota Tangerang diperkirakan mengalami peningkatan dengan laju pertumbuhan rata-rata sebesar 3.5% per tahun. Pertambahan jumlah penduduk ini baik dikarenakan urbanisasi maupun karena kelahiran, akan melahirkan sejumlah permasalahan yang erat dengan masalah kependudukan dan semakin memperburuk kualitas lingkungan hingga pada meningkatnya kasus-kasus pelanggaran hukum.



Sumber : BPS Kota Tangerang 2009

Grafik 3.5

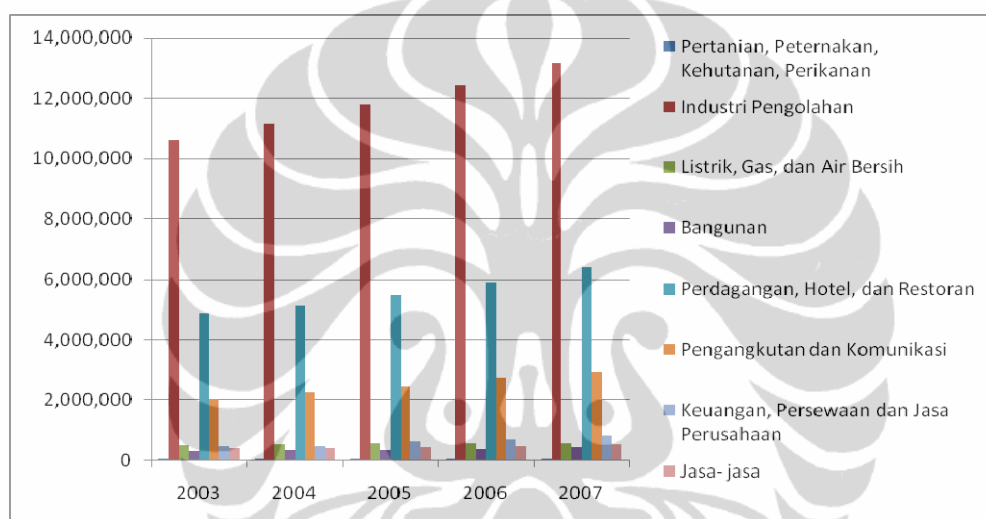
Pertambahan Penduduk Kota Tangerang

3.8 Perkembangan Perekonomian Kota Tangerang

Dari grafik 4.2 terlihat bahwa Sumbangan terbesar pembentukan PDRB Kota Tangerang adalah sector industry pengolahan (52,992%), diikuti oleh sector perdagangan, hotel dan restoran sebesar (25,825%) dan sector transportasi sebesar (11,757%), Keuangan, Persewaan dan Jasa Perusahaan (3.241), listrik, gas dan air bersih (2,282%), jasa-jasa (2,060%), bangunan (1,678%) dan sector pertanian, kehutanan, dan perikanan (0,165%). Walaupun sumbangan sector angkutan terhadap pembentukan ekonomi daerah hanya sebesar 11,757%), namun jika dilihat lebih jauh, ternyata sub-sektor angkutan darat memiliki peran penting terhadap PDB Kota Tangerang dibandingkan dengan sub-sektor angkutan. Ini mengindikasikan bahwa kegiatan ekonomi (mobilitas orang dan distribusi barang & jasa) di Kota Tangerang sangat di dukung oleh kinerja jasa angkutan umum. Bila dibandingkan dengan tingkat pendapatan perkapita penduduk Kota Tangerang mencapai 15 juta/Tahun akan mendorong perkembangan perekonomian kota tangerang menjadi lebih baik. Perkembangan jasa transportasi di Kota Tangerang sangat dibutuhkan untuk kelancaran distribusi barang dan jasa dan untuk mendorong roda perekonomian kota Tangerang agar berjalan dengan baik. Pengelolaan transportasi sebagai bagian dari pembangunan ekonomi Kota Tangerang mutlak diperlukan. Oleh karena itu, dibutuhkan perencanaan secara

terintegrasi dari moda transportasi yang ada di Kota Tangerang dengan daerah sekeliling Kota Tangerang khususnya DKI Jakarta.

APBD tahun 2002 Kota Tangerang masih didominasi oleh dana yang merupakan dana perimbangan keuangan Pusat dan Daerah, yaitu sebesar 70% dari total APBD, sedangkan pendapatan asli daerah hanya memberikan kontribusi sebesar 19%. Hal tersebut memperlihatkan bahwa kegiatan perekonomian yang didominasi oleh sektor industri dan perdagangan masih belum memberikan kontribusi yang cukup besar pada APBD Kota Tangerang.



Sumber. BPS Kota Tangerang 2009

Grafik 3.6

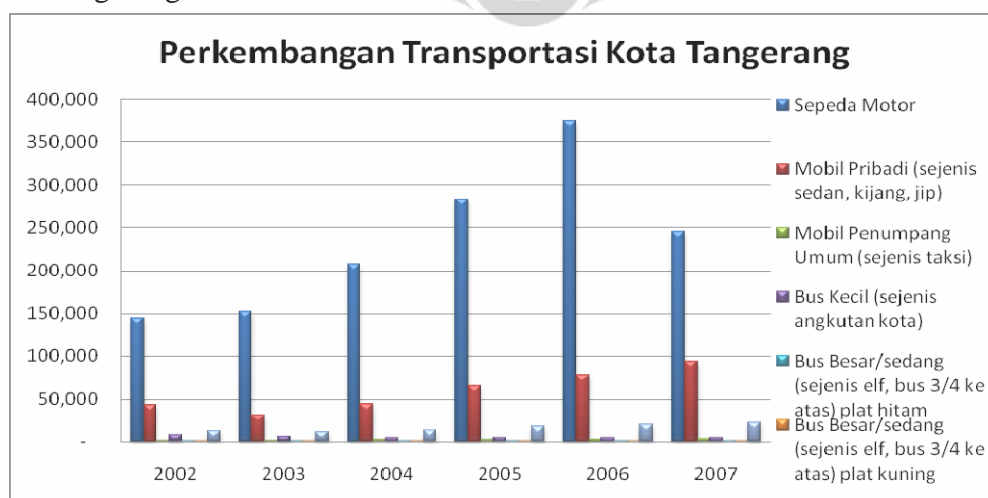
Produk Domestik Regional Bruto Tahun 2003 – 2007

3.9 Rasio Pertambahan Kendaraan dengan Ruas Jalan

Bila dilihat dari grafik 4.3, Jumlah kendaraan Kota Tangerang Tahun 2007 sebesar 370.170, terdiri dari 245.099 sepeda motor, 93.400 Mobil Pribadi (sejenis sedan, kijang, jip), 3.749 Mobil Penumpang Umum (sejenis taksi), 4.234 Bus Kecil (sejenis angkutan kota), 868 Bus Besar/sedang (sejenis elf, bus 3/4 ke atas) plat hitam, 578 Bus Besar/sedang (sejenis elf, bus 3/4 ke atas) plat kuning, 22.243 Angkutan Barang (Truk, pick up, dll). Dari analisa grafik dan data dari BPR Kota Tangerang terlihat ada kecenderungan pertambahan transportasi yang sangat signifikan dengan tingkat pertambahan mencapai rata-rata 12 % pertahun.

Perkembangan Transportasi di Kota Tangerang telah memberikan sumber permasalahan baru di kota tangerang, dimana tingkat pertumbuhan kendaraan bermotor di kota Tangerang tidak dibarengi dengan pertumbuhan ruas jalan. Dari grafik 5.4 terlihat bahwa pertumbuhan ruas jalan dari tahun 2005 sampai 2007 terus menurun. Ruas jalan di Kota Tangerang yang terdiri dari jalan negara, jalan provinsi dan jalan kota tersebut, pada Tahun 2004 mengalami pertumbuhan sebesar 4.207 m, Tahun 2005 sebesar 3.918, Tahun 2006 sebesar 1.734, Tahun 2007 sebesar 2.018.

Melihat perkembangan jumlah kendaraan yang tidak sebanding dengan pertumbuhan ruas jalan tersebut telah mengakibatkan kondisi jalan penuh sesak dengan kendaraan bermotor terutama pada pagi hari dan sore hari sehingga tidak lagi efektif akan memberikan dampak terhadap bertambahnya biaya operasional akibat kemacetan dan timbulnya kesambrautan jalan akibat ulah pengendara bermotor yang tidak taat dengan aturan yang ada. Selain itu, Kemudahan mekanisme pembelian dan hemat bahan bakar bisa menjadi salah satu alasan tingginya nilai penggunaan sepeda motor di Kota Tangerang. Kondisi ini tidak hanya terjadi di Kota Tangerang, tetapi juga terjadi di berbagai kota besar lainnya. Besarnya jumlah sepeda motor atau kendaraan lain di Kota Tangerang perlu mendapatkan pengelolaan yang baik dari Pemerintah Kota sehingga tidak lagi menimbulkan kemacetan dimana-mana. Alternatif pengadaan transportasi yang murah dan nyaman bagi masyarakat dapat menjadi pertimbangan bagi Pemerintah Kota Tangerang.



Sumber: BPS Kota Tangerang 2009

Grafik 3.7 Perkembangan Transportasi Kota Tangerang



Sumber. BPS Kota Tangerang 2009

Grafik 3.8
Pertambahan Jalan Kota Tangerang

3.10 Kebijakan yang terkait Pengembangan Transportasi

Adapun Kebijakan-kebijakan yang terkait dengan transportasi dan angkutan jalan adalah sebagai berikut :

1. peraturan daerah Kota Tangerang Nomor 06 Tahun 2000 tentang penyelenggaraan Angkutan Umum dan Angkutan Barang.
2. Peraturan Daerah Kota Tangerang Nomor 10 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas Jalan
3. Peraturan daerah kota tangerang Nomor 23 Tahun 2000 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah.
4. Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai revisi dari Undang Undang No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.
5. Peraturan Presiden Nomor 54/2008 tentang Tata Ruang Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi, Puncak, dan Cianjur (Jabodetabekpuncur)

3.11 Strategi Pengembangan Tata Ruang

Sesuai dengan Review Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Tangerang Tahun 2006–2016, ada beberapa arahan dan perencanaan tata ruang ini dengan dengan strategi pengembangan Tranportasi di Kota Tangerang, yaitu :

- Fungsi dari WP Botabek bahwa Kota Tangerang ditetapkan sebagai pusat kegiatan industri dan perumahan; Fungsi dari WKP III Propinsi Banten, Kota Tangerang ditetapkan untuk jenis kegiatan Jasa dan perdagangan, industri, pelabuhan (udara), perumahan (properti) dan pendidikan; Pengembangan angkutan umum massal dengan penyediaan jalur angkutan umum massal dan jalur angkutan umum massal untuk Jabotabek. Substansi struktur ruang Kota Tangerang terdiri dari :
 - Jaringan jalan
 - Pusat-pusat kegiatan
 - Arah kegiatan, yang terdiri dari industri, komersial dan perumahan,
 - Sungai, situ, drainase (dalam upaya penanganan banjir)
 - Ruang terbuka hijau (20%)

Berdasarkan arahan tersebut maka arahan pengembangan struktur tata ruang Kota Tangerang adalah sebagai berikut:

- Pusat utama Kota Tangerang di Kecamatan Tangerang berfungsi sebagai pusat pelayanan pemerintahan, jasa dan perdagangan dengan konsep pengembangan terbagi menjadi kawasan pusat Kota lama dan kawasan pusat Kota Baru.
- Hasil tinjauan yang telah dilakukan oleh Dinas Pekerjaan Umum dan Dinas Tata Kota, menunjukkan konsep sub pusat yang berkembang sampai saat ini ialah Sub Pusat Ciledug dan Cimone. Sub pusat Ciledug lebih berkembang dengan pola *ribband development*, sedangkan Sub Pusat Cimone bentuk perkembangannya tidak jauh berbeda dengan Sub Pusat Ciledug namun mengalami sedikit penurunan, hal ini dipengaruhi oleh munculnya *hypermarket* yang menyedot kekuatan ekonomi kota ke daerah sekitar. Sub Pusat Ciledug dan Cimone yang ditetapkan sebagai kawasan yang berkembang secara memanjang dan akan direncanakan menjadi kawasan shopping street. Konsep Pengembangan Sub Pusat Cimone dan Sub Pusat Ciledug yang berbentuk shopping street. Konsep pengembangan shopping yang diajukan mencakup pelebaran trotoar, pelebaran jalan., dan

pengaturan kegiatan PKL yang diintegrasikan dengan kegiatan formal di sepanjang kegiatan perdagangan.

- Jaringan jalan/transportasi yang terdiri dari jalan tol, jalan arteri dan kolektor, kereta api, sarana angkutan umum massal, fly over. Akses yang sangat baik yang langsung berhubungan dengan DKI Jakarta sangat baik untuk dikembangkan jenis kegiatan yang lebih menguntungkan bagi Kota Tangerang dan mengakomodir permintaan pasar (Misalnya pengembangan perumahan skala menengah ke atas, kegiatan komersial perdagangan dan jasa).
- Pembentukan pusat-pusat kegiatan pelayanan lokal yang lokasinya mengikuti perkembangan yang sudah ada saat ini seperti pasar tradisional, ruko pada kawasan permukiman baru, pusat-pusat komoditas khusus dengan skala regional dan pasar modern.
- Pembangunan perumahan yang terjangkau oleh kalangan masyarakat berpenghasilan rendah dianggap sangat diperlukan keberadaannya. Perkembangan dan pelayanan sub pusat perlu diperhatikan hirarki karena akan mempengaruhi skala pelayanan pada hirarki yang lebih tinggi. Kegiatan industri tetap dipertahankan dengan lokasi yang sama dengan yang telah berkembang saat ini yaitu di Kecamatan Batuceper dan Kecamatan Jatiuwung. Kecamatan Batuceper, industri yang berkembang adalah industri manufaktur non polutan dan pergudangan. Sedangkan Kecamatan Jatiuwung, industri yang berkembang adalah industri besar sehingga pengendalian lingkungan, transportasi karyawan dan IPAL (instalasi pengolahan air limbah) sangat menjadi perhatian pemerintah. Untuk mendukung kegiatan industri tersebut akan direncanakan terminal barang di Kelurahan Manis Jaya, Jalur khusus angkutan barang serta pembangunan Rusunawa (*social housing*) sebagai infrastruktur pendukung.
- Adapun rencana pengembangan kawasan Ruang Terbuka Hijau di Kota Tangerang meliputi: Penataan kawasan Ruang Terbuka Hijau yang terdiri dari:

- Penataan kawasan sempadan jalan.
 - Penataan kawasan sempadan sungai/saluran irigasi.
 - Penataan kawasan sekitar rawa/situ.
 - Penataan kawasan di bawah jaringan listrik saluran tegangan tinggi.
 - Penataan kawasan sempadan rel kereta api.
 - Penataan kawasan sempadan jalur pipa minyak dan gas.
 - Penataan taman kota, taman lingkungan dan tempat pemakaman umum.
- **Kawasan Pusat Kota**, Kawasan pusat kota di Kota Tangerang meliputi wilayah kawasan pusat kota baru dan kawasan pusat kota lama. Rencana pengembangan kawasan pusat kota di Kota Tangerang, meliputi:
 1. Penataan kawasan pusat kota diarahkan sebagai kawasan yang memiliki identitas Kota Tangerang dengan menonjolkan ciri khusus dan juga sebagai orientasi untuk membentuk struktur kota yang terhirarki, melalui strategi merencanakan tata letak kawasan pusat kota yang terintegrasi, merencanakan dan membangun bangunan dengan desain yang dapat memunculkan ciri khas dari Kota Tangerang, Pengaturan alokasi ruang bagi setiap komponen kegiatan.
 2. Mengembangkan kegiatan kawasan pusat pemerintahan (*due center*) kawasan komersial dan bisnis (*Central Business District-CBD*), kawasan perumahan, taman dan rekreasi sebagai komponen utama pusat kota dengan hubungan fungsional yang terkait antar komponen.
 3. Menyediakan prasarana dan sarana dan fasilitas pendukung yang memadai di kawasan pusat kota. Kawasan pusat kota baru diarahkan untuk kegiatan pusat pemerintahan, pusat kegiatan perkantoran, pusat kegiatan komersial dan jasa lainnya.
 4. Kawasan pusat kota lama diarahkan untuk diremajakan terutama pada blok di sekitar stasiun kereta api. Kegiatan yang diarahkan adalah untuk kegiatan pusat perdagangan dan jasa. Pengembangan kawasan di pusat kota harus sejalan dengan pengembangan tiap aspek-aspek sebagai berikut:

5. Membentuk pola jalan yang menciptakan keteraturan sistem dalam ruang, meminimalkan tingkat kemacetan, memudahkan pergerakan, meningkatkan akses kawasan, menciptakan sistem berkesinambungan dan mengoptimalkan ruang.

3.12 Rumusan Kebijakan Pengembangan Sistem Transportasi Kota Tangerang

Dasar perumusan kebijakan pembangunan sektor transportasi pada wilayah perkotaan lebih ditujukan untuk “Meningkatkan penyediaan jasa transportasi yang terpadu, tertib, lancar, aman, nyaman efisien dan selamat”. Secara umum rincian rumusan kebijakan transportasi kota Tangerang dapat dijabarkan sebagai berikut :

1. Mengembangkan dan memadukan sistem jaringan jalan perkotaan dengan wilayah sekitarnya agar angkutan perkotaan dapat berfungsi secara optimal dalam melayani kegiatan lokal dan wilayah sekitarnya.
2. Mengembangkan dan menata sistem angkutan yang lebih berkualitas dan efisien melalui kebijakan yang lebih aplikatif yakni :
 - a. Mengembangkan sistem angkutan umum massal
 - b. Menata jaringan trayek sesuai hirarki trayek dan kebutuhan mobilitas.
 - c. Mengembangkan sistem jaringan lintas angkutan barang
3. Mengembangkan dan mengoptimalkan sistem terminalisasi angkutan.

3.13 Strategi Pengembangan Sistem Transportasi Kota Tangerang

Dalam rangka mengembangkan sistem transportasi kota Tangerang yang efektif dan efisien memang secara ideal seluruh program dapat dilaksanakan secara simultan namun hal tersebut sudah barang tentu sangat sulit untuk diwujudkan mengingat berbagai keterbatasan baik dari segi waktu maupun penganggaran, oleh karena itu guna mewujudkan kegiatan transportasi dapat berjalan sesuai yang diharapkan maka pelaksanaan terhadap strategi yang ada ditetapkan melalui sistem prioritas sesuai dengan urgenitas permasalahan yang ada. Secara rinci strategi yang dilaksanakan berdasarkan prioritas dalam

mengembangkan sistem transportasi yang efektif dan efisien adalah sebagai berikut :

1. Program Pengembangan Terminal Ciledug

Ciledug dan sekitarnya merupakan bagian wilayah Kota Tangerang yang memiliki kinerja lalu lintas yang buruk dan hal tersebut tercermin dari kondisi yang sering terjadi yakni kemacetan dan kesemrawutan lalu lintas. Kondisi demikian lebih disebabkan oleh hal-hal sebagai berikut :

- a. Ciledug dan sekitarnya merupakan wilayah perdagangan dan jasa serta pemukiman yang padat, oleh karenanya ciledug merupakan pusat bangkitan dan tarikan lalu lintas yang tinggi yang berdampak pada tingginya tingkat mobilitas di wilayah tersebut dan hal tersebut tidak dibarengi penyediaan kapasitas jalan yang memadai sehingga seringkali terjadi kemacetan lalu lintas.
- b. Kondisi Ciledug yang merupakan salah satu titik rawan kemacetan lalu lintas semakin diperparah dengan kesemrawutan lalu lintas yang disebabkan oleh angkutan umum yang mangkal/parkir di tiap sudut bagian wilayah Ciledug. Hal tersebut dikarenakan terminal lembang yang ada sudah tidak berfungsi lagi mengingat lokasi tersebut untuk saat ini telah difungsikan sebagai pasar tradisional.

Dalam mengatasi kemacetan lalu lintas di wilayah Ciledug yang kian hari bertambah parah maka Pemerintah Kota telah melakukan penanganan dengan membangun *underpass* persimpangan Ciledug, dimana diharapkan dengan adanya simpang susun akan mereduksi titik konflik arus lalu lintas sehingga kelancaran lalu lintas dapat terwujud.

Namun demikian persoalan kemacetan lalu lintas tidak hanya disebabkan oleh konflik lalu lintas di persimpangan Ciledug saja tetapi hal yang perlu dipertimbangkan adalah banyaknya lokasi-lokasi yang dijadikan sebagai terminal bayangan dari angkutan umum yang beroperasi di wilayah Ciledug sehingga sangat mempengaruhi sekali terhadap tingkat kelancaran lalu lintas. Sebagai informasi angkutan umum yang beroperasi di wilayah Ciledug terdiri dari ± 14 trayek dengan jumlah kendaraan ± 1.750 unit.

Dengan demikian untuk mengatasi permasalahan kemacetan dan kesemrawutan lalu lintas di wilayah Ciledug dan sekitarnya harus dilaksanakan secara komprehensif yakni :

- a. Dengan meningkatkan kapasitas jalan berupa pembangunan underpass persimpangan Ciledug.
- b. Hal yang sangat perlu dipertimbangkan adalah dengan mengembangkan Terminal angkutan penumpang umum di wilayah Ciledug yang difungsikan sebagai berikut :
 - Adanya terminal Ciledug akan berfungsi sebagai salah satu alat pengendali lalu lintas dimana angkutan umum yang beroperasi di wilayah tersebut memiliki orientasi asal dan tujuan sebagai titik transfer penumpang sehingga dengan lokasi terminal yang representatif dapat menghilangkan terminal bayangan dan pada akhirnya dapat berkontribusi terhadap kelancaran lalu lintas di wilayah Ciledug.
 - Sesuai masterplan sistem transportasi DKI Jakarta, akan dikembangkan Koridor Bus way Blok M – Ciledug sehingga diharapkan pengembangan terminal Ciledug dapat digunakan sebagai terminal asal/tujuan busway, yang secara signifikan dapat berkontribusi pada peningkatan kelancaran lalu lintas. Dengan terhubungnya sistem transportasi busway dimaksudkan pula terjadi peralihan penggunaan kendaraan pribadi ke angkutan umum.

2. Program Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal

Pengembangan potensi sistem angkutan umum massal (SAUM) di wilayah Kota Tangerang dilaksanakan berdasarkan pertimbangan sebagai berikut :

- a. Bahwa konsep sistem angkutan umum massal (SAUM) adalah mengedepankan *passenger traffic* daripada *vehicle traffic* yakni :

Melayani tingginya tingkat mobilitas masyarakat dengan penyediaan jumlah angkutan umum terbatas namun sesuai kebutuhan. adanya angkutan umum massal dapat memberikan pilihan bagi pelaku perjalanan yang selama ini dalam melakukan mobilitasnya dengan menggunakan kendaraan pribadi diharapkan beralih ke angkutan umum massal sebagai sarana angkut

alternatif. Terlaksananya kedua kondisi tersebut diatas, diharapkan dapat berkontribusi terhadap penurunan kepadatan lalu lintas di koridor-koridor utama wilayah Kota Tangerang.

- b. Adanya perubahan kebijakan transportasi umum di wilayah DKI Jakarta yang difokuskan pada pengembangan angkutan massal, maka berdampak pula terhadap pola mobilitas masyarakat daerah penyangga termasuk Kota Tangerang mengingat sebagian besar pola pergerakan masyarakat daerah penyangga merupakan pelaku perjalanan Komuter. Oleh karena itu Sistem Angkutan Umum Massal Kota Tangerang dapat memberikan peluang kemudahan berupa transportasi umum yang andal, dimana selain dapat menghubungkan kawasan permukiman di wilayah Kota Tangerang dengan pusat-pusat kegiatan lainnya secara aman, nyaman, tepat waktu dan teratur juga dapat terintegrasi dengan pelayanan angkutan massal di wilayah lainnya seperti Trans Jakarta Bus Way.
- c. Pengembangan angkutan massal dimaksudkan selain dapat meningkatkan kualitas pelayanan transportasi umum, juga diharapkan dapat menekan biaya transportasi karena tarif yang dikenakan angkutan massal lebih rendah dibanding dengan angkutan non massal.

Selanjutnya berdasarkan hasil Studi Tataran Transportasi Lokal Kota Tangerang¹⁴, yang merekomendasikan pengembangan potensi Angkutan Umum Massal di wilayah Kota sebagai berikut :

- a. Pengembangan potensi sistem angkutan umum massal di Kota Tangerang dengan membangun jalur khusus bus (bus priority) ditinjau dari 4 (empat) aspek yakni antara lain :
 - 1). Kebutuhan masyarakat Kota Tangerang.
Hal ini ditunjukkan dengan tingginya mobilitas penduduk Kota Tangerang yang melakukan kegiatan ke wilayah DKI Jakarta. Pada dasarnya perjalanan komuting dari Tangerang menuju ke wilayah DKI Jakarta telah diakomodir oleh angkutan umum massal yakni dengan bus-kota, namun angkutan umum massal yang ada tidak

¹⁴ Abu Muhammad, Studi Tataran Transportasi Lokal Kota Tangerang 2010

merepresentatifkan pelayanan yang prima baik dari segi kenyamanan, keamanan, tepat waktu maupun tarif yang terjangkau sehingga kegiatan mobilitas dari Tangerang ke wilayah DKI Jakarta memiliki kecenderungan meningkatnya penggunaan kendaraan pribadi dibandingkan dengan menggunakan kendaraan umum. Ditinjau dari kondisi demikian, pengembangan bus priority merupakan potensi pemilihan moda alternative yang lebih andal yang diharapkan dapat memberikan pelayanan angkutan umum bagi para komuter dengan lebih optimal.

2). Demand yang signifikan

Berdasarkan hasil survey bahwa pola pergerakan yang cukup signifikan digunakan sebagai basis demand untuk pengembangan potensi angkutan umum massal dengan sistim bus priority terdapat di Kota Tangerang yakni pada koridor-koridor utama antara lain jalan Daan Mogot – Jalan Sudirman dan Jalan MH. Thamrin.

3). Prasarana Penunjang

Dalam mengembangkan potensi bus prioritas (*bus way*) dibutuhkan prasarana jalan yang memiliki lebar jalan yang memadai yakni koridor tersebut minimal memiliki 3 lajur per arah. Dari ketentuan teknis yang ada untuk di Kota Tangerang lebar jalan yang memungkinkan adalah Jalan Sudirman dan jalan sudirman dengan tetap memerlukan penyesuaian, sedangkan Jalan Daan Mogot memerlukan pelebaran.

4). Integrasi dengan Pola Transportasi Makro DKI Jakarta

Pemerintah Propinsi telah mengembangkan sistim bus prioritas (*bus way*) yakni koridor 3 yakni lintas Harmoni – Rawa Buaya yang merupakan lintasan yang berdekatan dengan wilayah Kota Tangerang. Dengan mengintegrasikan sistem yang ada dengan sistem bus priority yang direncanakan di Kota Tangerang akan memberikan kemudahan-kemudahan para komuter terutama yang berasal dari Tangerang karena memang pada dasarnya koridor ini diperkirakan akan banyak digunakan oleh komuter dari Tangerang.

- b. Berdasarkan hasil analisis diatas, maka pengembangan potensi angkutan umum massal dengan sistim bus prioritas sangat memungkinkan dikembangkan di Kota Tangerang terutama di Koridor Jalan Daan Mogot – Jalan Sudirman – Jalan MH. Thamrin.
- c. Namun demikian agar pengembangan sistim bus priority ini dapat dilaksanakan secara optimal, maka pengembangan sistim bus priority kiranya dapat diarahkan dengan memperpanjang Koridor 3 jalur Busway Harmoni – Kalideres ke Terminal Poris Plawad dengan pertimbangan sebagai berikut :
- 1) Pengembangan koridor Bus way Harmoni – Kalideres ke Terminal Poris Plawad akan sangat mendudukkan wilayah Tangerang semakin strategis mengingat koridor tersebut akan menghubungkan langsung ke pusat Harmoni Central Busway sehingga masyarakat Tangerang dapat diberikan kemudahan mencapai seluruh wilayah DKI Jakarta.
 - 2) Keberadaan Bus way ke Terminal Poris Plawad memberikan daya tarik tersendiri pada sebagian penumpang komuter untuk melakukan transfer kendaraan umum di Terminal Poris Plawad dan hal tersebut pada akhirnya dapat mewujudkan sinergi antara sistem busway dengan trayek angkutan Kota Tangerang yang berorientasi di Terminal Poris Plawad sebagai trayek pengumpan jalur Busway (Feeder Busway) sehingga diharapkan penggunaan Terminal Poris Plawad sebagai central terminating menjadi lebih optimal.
 - 3) Sistem Pengembangan angkutan massal ke Kota Tangerang yang menyatu dengan sistem busway koridor Harmoni – Kalideres akan menjadi lebih efisien mengingat bahwa penumpang dari Tangerang ke Jakarta atau sebaliknya dilakukan hanya sekali perjalanan.

BAB 4
HIRARKI PEMILIHAN KEBIJAKAN TRANSPORTASI
KOTA TANGGERANG

4.1. Pelaksanaan Penelitian

4.1.1 Wawancara

Tahap awal dari penelitian ini adalah dengan melakukan pengumpulan data menggunakan cara wawancara. Metode pengumpulan data dengan wawancara lebih banyak dilakukan pada penelitian kualitatif dari pada penelitian kuantitatif. Kelebihan metode wawancara adalah peneliti bisa menggali informasi tentang topik penelitian secara mendalam, bahkan bisa mengungkap hal-hal yang mungkin tidak terpikirkan oleh peneliti itu sendiri. Akan tetapi, metode wawancara memerlukan kecakapan peneliti yang lebih dari pada pengumpulan data dengan metode yang lain. Metode wawancara dalam penelitian ini digunakan untuk mengumpulkan informasi dan data dan melengkapi atau mendukung hasil penelitian.

Adapun metode wawancara yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut : lebih menekankan pengumpulan data dengan menggunakan metode kuisisioner (wawancara tertutup), observasi atau dokumentasi, dan wawancara secara terbuka.

1. Metode terstruktur (wawancara tertutup). Metode ini bisa saja merupakan metode kuisisioner, di mana responden mempunyai keterbatasan sehingga tidak mampu melakukan pengisian kuisisioner sendiri. Peneliti tinggal menanyakan apa yang ada pada naskah yang telah dipersiapkan sebelumnya. Tidak ada pengembangan informasi yang lebih mendalam pada metode wawancara terstruktur.
2. Metode tidak terstruktur (wawancara secara terbuka), yaitu di mana peneliti tidak menggunakan *guidance* tertentu dalam melakukan wawancara. Jenis ini sering disebut dengan metode tidak terstruktur. Peneliti menanyakan topik awal pada responden, lalu menggali secara mendalam informasi yang ada pada responden tanpa terlalu terikat dengan topik penelitian. Metode ini sering digunakan untuk menentukan

judul penelitian, atau pada penelitian kualitatif, di mana peneliti merupakan bagian dari penelitian itu sendiri. Dibutuhkan *skill* yang tinggi untuk melaksanakan wawancara tidak terstruktur.

- a. Jenis kedua adalah metode semi terstruktur, di mana peneliti mempunyai *guidance* tentang item apa saja yang akan ditanyakan. Topik yang digali tetap bisa berkembang, akan tetapi peneliti tetap harus memfokuskan pada item yang telah ditentukan sebelumnya.
- b. Jenis ketiga adalah metode terstruktur. Metode ini bisa saja merupakan metode kuisioner, di mana responden mempunyai keterbatasan sehingga tidak mampu melakukan pengisian kuisioner sendiri. Peneliti tinggal menanyakan apa yang ada pada naskah yang telah dipersiapkan sebelumnya. Tidak ada pengembangan informasi yang lebih mendalam pada metode wawancara terstruktur.

4.1.2 Pemilihan Responden

Berdasarkan hasil wawancara, serta banyaknya permasalahan yang ada dalam mencari prioritas kebijakan, maka metode *Analytical Hierarchy Process* dianggap pilihan tepat diterapkan dalam penelitian ini, sebagaimana dikemukakan pula pada bahagian terdahulu. Pemilihan responden berdasarkan atas kriteria atau pendekatan *Expert Opinion* salah satu hal yang dipersyaratkan dalam AHP. Pendekatan ini mengasumsikan, orang-orang ataupun para pimpinan dari berbagai departemen atau bidang keahlian, mengerti dan menguasai persoalan maupun pertanyaan yang akan ditanyakan atau dimintakan pendapat terhadapnya. Para *expert* ini kemudian dimintai pandangannya tentang perubahan suatu variable sebagaimana tercantum dalam kuisioner.

Kelemahan pendekatan ini adalah adanya kontak di antara para partisipan yang dapat saling mempengaruhi keaslian opini mereka.

Sebagaimana telah dijelaskan pada bab sebelumnya tentang metodologi, penelitian dengan metode *Analytical Hierarchy Process* (AHP). Dalam logika AHP, penentuan responden menjadi persoalan mendasar yang dapat mempengaruhi proses penelitian secara keseluruhan. Responden yang

memenuhi kategori *expert*. Tidak sekadar pakar dalam tataran akademik dengan deretan gelar akademik, responden juga mesti paham secara substansi akar permasalahan. Dengan kata lain, hal yang terpenting dalam definisi *expert* dalam konteks AHP adalah orang atau pihak yang memiliki wawasan dan atau pengetahuan tentang sesuatu permasalahan secara mendalam. Mengingat penelitian ini mengkaji masalah partisipasi publik dalam pembangunan di Kota Tangerang, maka responden yang dipilih oleh peneliti secara *purposive* mencerminkan semua *stakeholders* dan elemen masyarakat Kota Tangerang. Jumlah seluruh responden 6 orang mewakili tiga unsur besar yaitu; pemerintah, legislatif dan masyarakat. Adapun hasil dari kuisisioner selanjutnya diolah dengan menggunakan *software Expert Choice* sebagai alat bantu analisa.

4.2 Analisis Kebijakan dengan AHP

4.2.1. Responden dan Pengisian Kuisisioner

Sebagaimana telah dijelaskan pada bab sebelumnya, yakni pada pendahuluan dan pada bagian metodologi, penelitian ini menggunakan metode *Analytical Hierarchy Procces* (AHP). Dalam logika AHP, pengambilan responden merupakan persoalan mendasar yang sangat memengaruhi semua proses dan hasil penelitian ini. Dalam metodologi ini responden harus memenuhi kategori *expert*. Kategori *expert* tidak saja berarti pakar dengan latar belakang akademik beserta gelar akademik melainkan diukur dari segi tingkat pemahaman atau penguasaan terhadap substansi permasalahan yang sedang diteliti.

Penelitian ini merupakan penelitian mengenai analisa pemilihan prioritas kebijakan transportasi, dalam hal ini mengambil sampel kota Tangerang, maka responden yang dipilih oleh peneliti mencerminkan semua *stakeholders* dan elemen masyarakat Kota Tangerang. Jumlah seluruh responden 6 orang mewakili tiga unsur besar dalam masyarakat, yaitu ; pemerintah, legislatif dan masyarakat. Setiap unsur diwakili oleh masing-masing 2 orang responden dengan pertimbangan tertentu. Dari pihak

Pemerintah di wakili oleh Wakil Walikota Tangerang periode 2007-2012 dan Kepala atau pegawai Dinas Perhubungan Kota Tangerang, dengan

Tabel 4.1
Peta Responden

Responden	Pekerjaan	Kepentingan	Kendala
I	Pemerintah (Wakil Walikota)	Regulator, Menjalankan Visi, Misi Pemerintah	- Anggaran - Koordinasi
II	Pemerintah (Dinas Perhubungan)		
III	Legislatif (Anggota DPRD TK I)	Mnjlnkan fungsi; Controlling, Legislasi, Budgeting	-SDM -Konflik Kepentingan
IV	Legislatif (Anggota DPRD TK II)		
V	Masyarakat	Aktivitas bisnis	Aturan Partisipatif
VI	Masyarakat		

pertimbangan kedua responden ini cukup representatif mewakili kelompoknya dan tingkat pemahaman serta penguasaan yang mendalam terhadap materi yang sedang diteliti dapat dikategorikan pada kelompok sangat paham atau sangat mengerti dan memahami sejumlah masalah serta menjawab sejumlah pertanyaan. Kelompok lainnya adalah kelompok yang mewakili legislatif. Kelompok ini diwakili oleh anggota DPRD Provinsi Banten, daerah pemilihan Kota Tangerang, Armand Rachim, MBA. Kelompok masyarakat diwakili oleh Siradjudin dan Eva Sundari

Pertanyaan yang dijawab oleh para responden adalah dalam bentuk wawancara maupun menjawab *quisioner* yang disusun penulis. Karena tingkat penguasaannya sangat dianggap baik, maka kelompok ini pula diberi bobot sama atau dengan kata lain kelompok satu tidak lebih tinggi dibanding kelompok lainnya.

Unsur legislatif salah satunya diwakili oleh Anggota DPRD Provinsi Banten yang bertempat Kota Tangerang dan anggota DPRD Kota Tangerang. Sedangkan unsur masyarakat diwakili oleh satu orang dengan latar belakang pengusaha Angkutan Umum dan satu lagi merupakan pengajar Perguruan Tinggi di Provinsi Banten.

4.2.2 Kepentingan Stakeholder

Berdasarkan hasil wawancara diidentifikasi sejumlah kepentingan dan kendala-kendala dari stakeholder pemerintah, legislatif dan masyarakat sebagaimana terlihat pada tabel 4.1.

- a) Kepentingan pemerintah adalah sebagai regulator yang menjalankan visi dan misi dari sebuah organisasi pemerintahan. Sukses atau tidaknya suatu periode pemerintahan salah satu tolok ukurnya adalah seberapa berhasil ia mencapai target, visi atau misi yang telah ditetapkan sebelumnya. Dalam penelitian ini kepentingan Pemerintah Kota Tangerang adalah meningkatkan penyediaan jasa transportasi yang terpadu, tertib, lancar, aman, nyaman efisien dan selamat, kepentingan atau tujuan ini ditetapkan dalam peraturan daerah Kota Tangerang. Kepentingan inilah yang melandasi pemerintah Kota Tangerang untuk menempuh berbagai macam upaya untuk merealisasikan visi dan misi diatas.
- b) Kepentingan legislatif adalah menjalankan tugas pokok dan fungsi yang melekat pada lembaga legislatif. Adapun tupoksi badan legislatif yang diamanatkan oleh undang-undang adalah :
- pengawasan (*controlling*), - legislasi (*legislative*) dan anggaran (*budgeting*). Sama halnya dengan pemerintah, periodisasi keanggotaan DPRD, keberhasilannya diukur dari seberapa produktif lembaga ini membuat sebuah produk kebijakan dan seberapa banyak anggota legislatif menjalankan fungsi-fungsinya serta besar pengaruhnya dalam kehidupan bernegara.
- c) Kepentingan masyarakat dalam kebijakan sistem transportasi yang baik adalah sebagai sarana pendukung dalam melaksanakan aktivitas bisnis, sosial dan seterusnya. Dengan terciptanya sistem transportasi yang baik maka masyarakat akan mudah dalam menjalankan aktivitas dalam memenuhi kebutuhannya.

4.2.3 Kendala Stakeholder

Berdasarkan hasil pengamatan diidentifikasi sejumlah kendala stakeholder antara lain :

a) Anggaran.

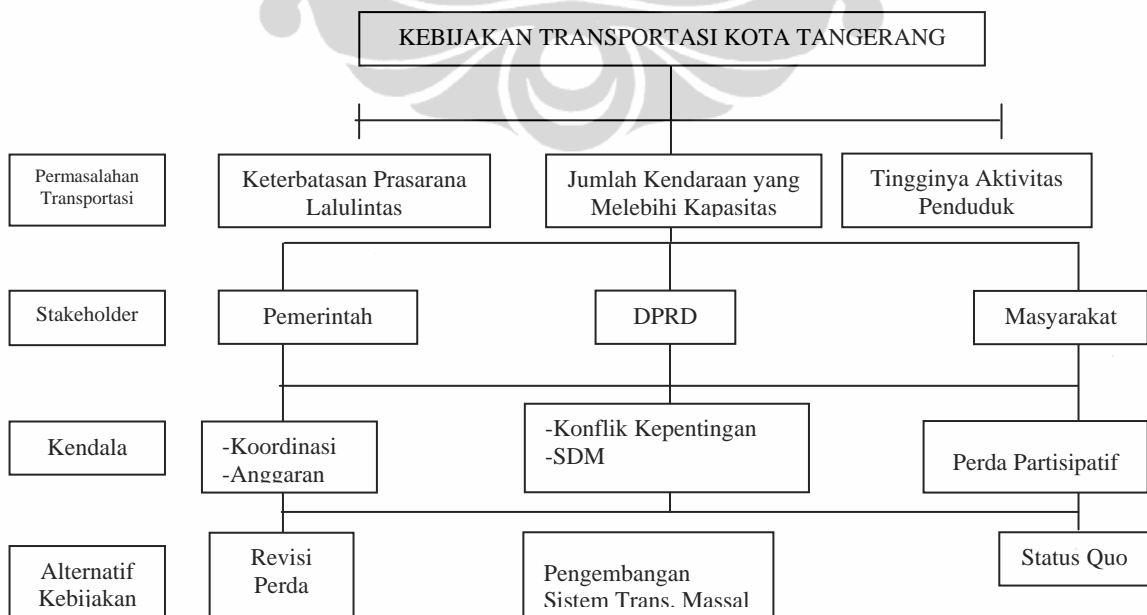
Kendala terbatasnya anggaran adalah hambatan yang dijumpai stakeholder pemerintah dalam hal pengembangan sebuah sistem transportasi yang baik. Peningkatan dan penambahan jaringan jalan membutuhkan anggaran yang tidak kecil nilainya. Dibutuhkan kerja keras pemerintah untuk memaksimalkan pendapatan daerah baik dari sisi bantuan pemerintah pusat maupun dari pendapatan asli daerah (PAD) serta koordinasi yang baik dari lembaga legislatif untuk pengalokasian anggaran disektor transportasi.

b) Koordinasi.

Koordinasi yang dimaksud disini adalah hambatan yang dijumpai pemerintah Kota Tangerang dalam mengatur jumlah angkutan umum yang beroperasi di wilayah Kota Tangerang. Sebagaimana diketahui bahwa otoritas pemberian izin trayek angkutan kota atau transportasi publik lainnya tidak hanya dikeluarkan oleh Pemerintah Kota Tangerang, melainkan juga dikeluarkan oleh pemerintah Kabupaten Tangerang, Tangerang Selatan dan pemerintah DKI Jakarta. Dibutuhkan sebuah *roadmap* transportasi secara nasional yang disepakati masing-masing pihak yang terkait agar terbentuk pola koordinasi yang baik antar pemerintah daerah dan lembaga lainnya.

c) Sumber Daya Manusia adalah kendala yang diidentifikasi oleh stakeholder lembaga legislatif. Pola rekrutmen pada partai politik tidak menempatkan keahlian atau klasifikasi keahlian tertentu terhadap kadernya. Bahkan pada lembaga legislatif tingkat kabupaten/kota hanya disyaratkan pendidikan tingkat SMU bagi para calon anggota DPRD. Disisi lain tugas anggota DPRD seperti membuat dan menyusun peraturan daerah dan melaksanakan fungsi budgeting, membutuhkan pengetahuan akademik yang mumpuni. Dibutuhkan *upgrading* yang berkesinambungan bagi para legislator, atau pengadaan staf ahli bagi anggota DPRD, sehingga pelaksanaan fungsi anggota legislatif ini berjalan dengan baik.

- d) Konflik kepentingan adalah kendala yang ditemui oleh anggota legislatif. Konflik ini disebabkan banyaknya partai politik yang masing-masing memiliki prioritas pembangunan berbeda pada masing-masing sektor. Partai A misalnya memiliki prioritas pada sektor pendidikan dan sosial keagamaan, sementara Partai B mempunyai prioritas pada pembangunan sektor pembangunan infrastruktur, dan seterusnya. Kendala ini akan nampak nyata pada saat penyusunan anggaran APBD. Dimana setiap partai memperjuangkan alokasi anggaran sebagaimana platform partai.
- e) Aturan partisipatif adalah kendala yang dijumpai oleh *stakeholder* masyarakat, aturan partisipatif yang dituangkan dalam sebuah peraturan daerah ini seharusnya mengatur dan menjamin tentang partisipasi atau keterlibatan masyarakat pada saat penyusunan kebijakan publik atau rancangan peraturan daerah (RAPERDA). Hal ini dimaksudkan untuk mengakomodir aspirasi masyarakat secara langsung dalam sebuah produk hukum. Namun kenyataannya pelibatan elemen masyarakat sangat rendah. Kendala ini bisa diantisipasi dengan upaya penguatan Perda Partisipatif, sehingga bisa menjamin terakomodirnya aspirasi dan kepentingan masyarakat.



Gambar 4.1
Hirarki Permasalahan Transportasi Kota Tangerang

4.2.4 Pembuatan Hirarki dan Definisi operasional

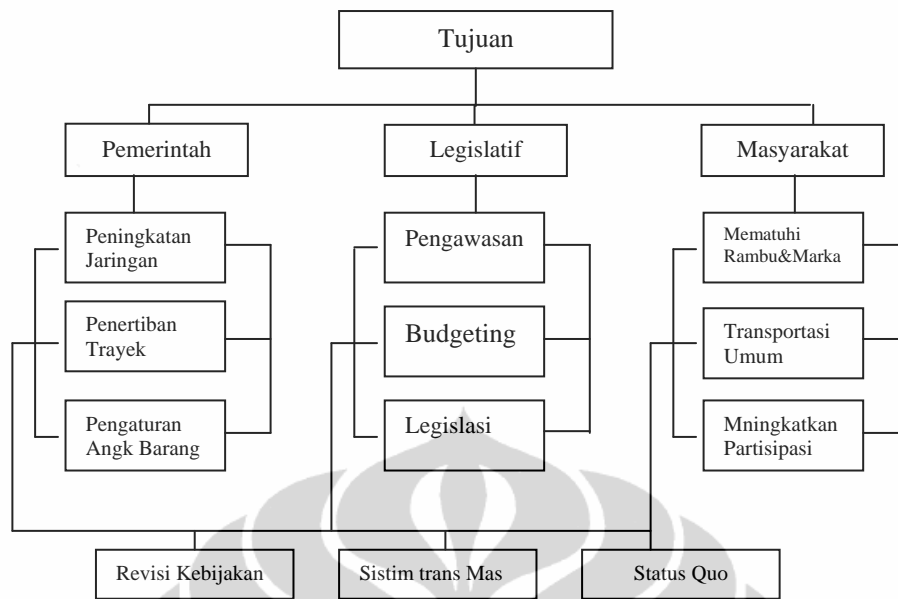
Salah satu tahapan penting dalam metode AHP adalah pembuatan hirarki AHP. Pembuatan hirarki, menurut Bambang Permadi (2002), merupakan proses yang menggabungkan antara seni (*art*) dan kemampuan ilmiah. Artinya pembuatan hirarki tidak semata berkaitan dengan kemampuan ilmiah saja namun juga ada unsur seni dalam merancang hirarki tersebut. Dalam praktiknya, pembuatan hirarki AHP idealnya melibatkan responden (*expert*) yang akan dimintai penilaiannya (*judgment*).

Penelitian ini, rancangan hirarki awal yang akan dibahas dan didiskusikan dengan responden sebelum tahap penilaian. Diskusi awal hirarki AHP dengan responden dilakukan antara bulan April – Juni 2010 bertempat di beberapa tempat di Kota Tangerang. Proses penelitian ini pada saat penetapan hirarki melalui diskusi panjang baik dengan pembimbing penulis maupun dengan beberapa narasumber dan responden yang dilakukan secara parsial namun sangat intens. Persoalan yang paling krusial dalam penggunaan metode ini adalah pada bagian penentuan responden dan penyusunan hirarki.

4.2.5 Inkonsistensi Rasio

Rasio inkonsistensi menunjukkan seberapa besar konsistensi nilai pembobotan berpasangan antara satu elemen dengan elemen yang lain. Rasio inkonsistensi ini juga menggambarkan tingkat konsistensi jawaban responden terhadap nilai pembobotan. Besarnya rasio inkonsistensi sekitar 0.04 (kurang dari 0.1), menurut Saaty (1993), hal ini menunjukkan bahwa nilai pembobotan antar elemen berpasangan dengan elemen berpasangan yang lain yang ada di dalam matriks perbandingan tersebut telah cukup konsisten. Dalam penelitian ini tingkat inkonsistensi rasionya merujuk pada <0.1 (lebih rendah dari 10 persen).

Hirarki yang tersusun secara sederhana dapat digambarkan dan dijelaskan menurut hasil dari penelitian yang dilakukan sebagai berikut ;



Gambar 4.2
Hirarki Prioritas Pemilihan Kebijakan Transportasi
Kota Tangerang

4.2.6 Hirarki Prioritas Pemilihan Kebijakan Transportasi Kota Tangerang

A. Level 1. Tujuan (*goal*) : Terciptanya kondisi lalu lintas yang lancar, nyaman, dan aman.

Tujuan ini ditetapkan berdasarkan tujuan dari kebijakan yang ditetapkan Pemerintah kota Tangerang, berdasarkan Perda Kota Tangerang No. 10 tahun 2002. Hal ini selaras dengan pengertian dan tujuan dari konsep dasar transportasi serta proses dari pengambilan sebuah kebijakan yang dikemukakan para ahli di bab telaah pustaka.

B. Level II Stakeholders, Pemerintah, Legislatif dan Masyarakat.

Pemerintah Kota Tangerang adalah organisasi yang memiliki Kekuasaan untuk membuat draft usulan dan menerapkan hukum serta undang-undang di wilayah Kota Tangerang. Ada beberapa definisi mengenai sistem pemerintahan. Sama halnya, terdapat bermacam-macam jenis pemerintahan di dunia. Sebagai contoh: Republik, Monarki / Kerajaan, Persemakmuran (*Commonwealth*). Dalam kasus ini kita membatasi seputar

permasalahan di Kota Tangerang, yang berarti kita membahas mengenai Pemerintah Kota Tangerang yang membuat dan menerapkan aturan di wilayah kota Tangerang.

Dalam penelitian ini responden dari pemerintah diwakili oleh Wakil Walikota Kota Tangerang, Arief R Wismansyah dan staf Dinas Perhubungan, Pemkot Tangerang Syahrul Anwar. Dalam hal ini aktor pemerintah berkepentingan untuk mensukseskan program transportasi perkotaan seperti yang tertuang dalam peraturan daerah Kota Tangerang. Hal ini sejalan dengan tugas pokok aparat pemerintah adalah memberikan pelayanan kepada masyarakat dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat. Sisi lainnya adalah kendala yang dihadapi pemerintah, dalam hal pengalokasian anggaran dan besaran anggaran itu sendiri. kendala ini terkait erat dengan upaya pemerintah kota adalah membuka jaringan jalan baru merupakan prioritas, untuk mengurai kemacetan.

Kendala lainnya adalah kesulitan Pemerintah Kota Tangerang untuk berkoordinasi dengan Pemerintah Kabupaten Tangerang dan Tangerang Selatan serta Pemerintah DKI Jakarta. Banyaknya perbedaan kepentingan antar daerah yang wilayahnya berbatasan dengan Kota Tangerang menjadi permasalahan pelik yang memerlukan perhatian khusus. Belum adanya aturan yang memadai yang mengatur pola koordinasi antar wilayah menjadi permasalahan tersendiri. Sebagai contoh, kesulitan Pemerintah kota untuk mengatur jumlah angkutan umum, disebabkan izin yang dikeluarkan juga bisa berasal dari pemerintah kabupaten Tangerang dan Tangerang Selatan serta pemerintah DKI. Untuk permasalahan ini pemerintah Kota Tangerang memprioritaskan pengaturan dan penertiban trayek angkutan kota.

Angkutan penumpang dan angkutan barang mempunyai karakteristik yang berbeda dengan angkutan barang. Sebagai kota penyangga Daerah Khusus Ibukota Jakarta, serta lokasi industri strategis yang berlokasi di kota ini, arus keluar masuk barang sangat tinggi, bagi pemerintah Kota Tangerang merupakan permasalahan yang membutuhkan prioritas atau penanganan khusus.

C. Level III, Tindakan Stakeholders

Tindakan *stakeholders* adalah segala sesuatu yang dilakukan oleh *stakeholders* yang berhubungan dengan pencapaian visi dan misi sebuah konsep transportasi yang ideal. Dalam penelitian ini berdasarkan hasil wawancara dan literatur pendukung sebagaimana tercantum pada bagian terdahulu maka ; peningkatan atau penambahan jaringan jalan adalah prioritas utama yang dilakukan oleh pemerintah, sedangkan berkoordinasi dengan pihak-pihak terkait untuk mengatur trayek angkutan penumpang dan angkutan barang adalah prioritas selanjutnya.

Pada aktor legislatif tindakan yang merupakan prioritas stakeholder ini dikaitkan dengan tugas pokok dan fungsi yang melekat pada jabatan yang diemban. Tugas dan fungsi lembaga legislatif adalah bidang legislasi, penganggaran (*budgeting*), dan pengawasan.

Masyarakat adalah komponen *stakeholders* yang menganggap bahwa mematuhi rambu dan marka adalah tindakan yang besar pengaruhnya dalam menciptakan kondisi transportasi yang ideal. Tindakan selanjutnya adalah menggunakan *public transportation* serta meningkatkan partisipasi dalam proses penyusunan dan pengambilan kebijakan transportasi, adalah upaya yang bisa berpengaruh signifikan dalam menciptakan kondisi transportasi yang diinginkan.

D. Level IV, Alternatif kebijakan

Alternatif kebijakan adalah pilihan-pilihan yang ada dan memungkinkan untuk diambil oleh para *stakeholders* berdasarkan situasi dan kondisi di wilayah administrasi Kota Tangerang. Menggunakan perda-perda yang ada, (kebijakan yang mengatur sistem transportasi di wilayah Kota Tangerang) atau melakukan revisi terhadap aturan yang terkait sistem transportasi di wilayah Kota Tangerang, adalah dua pilihan yang perlu dicari prioritasnya. Alternatif lain yang menjadi pilihan *stakeholders* untuk menciptakan kondisi transportasi ideal adalah pengembangan sistem transportasi massal.

BAB 5

HASIL DAN PEMBAHASAN

5.1 Analisa Stakeholders

Penelitian ini melihat sejauh mana pengaruh dari sebuah kebijakan Pemerintah Kota Tangerang serta prioritas pemilihan kebijakan yang diambil oleh *stakeholders*. Pada level aktor terlihat jelas porsi pemerintah yang sangat sentral karena posisinya sebagai lembaga eksekutif yang menjalankan kebijakan disatu sisi dan pembuat produk kebijakan, di sisi lainnya. Pada level ini dari hasil penelitian tergambar bahwa ketiga aktor ini memainkan peranan yang penting di tiap pilihan tindakan yang dilakukan, oleh masing-masing aktor. Hal ini terlihat dari respon yang diberikan para *expert* yang tergambar tabel berikut. Walaupun aktor pemerintah lebih dominan dibanding aktor legislatif dan masyarakat, namun besaran komposisi peran akan berubah signifikan apabila dilakukan analisa dan uji sensitivitas.

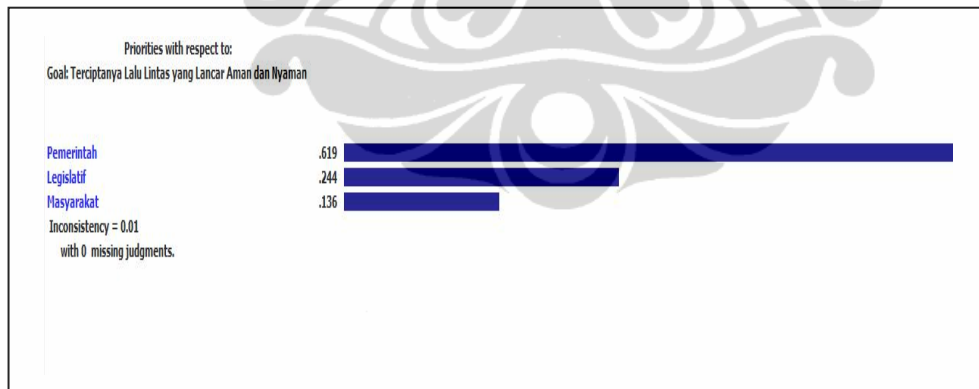
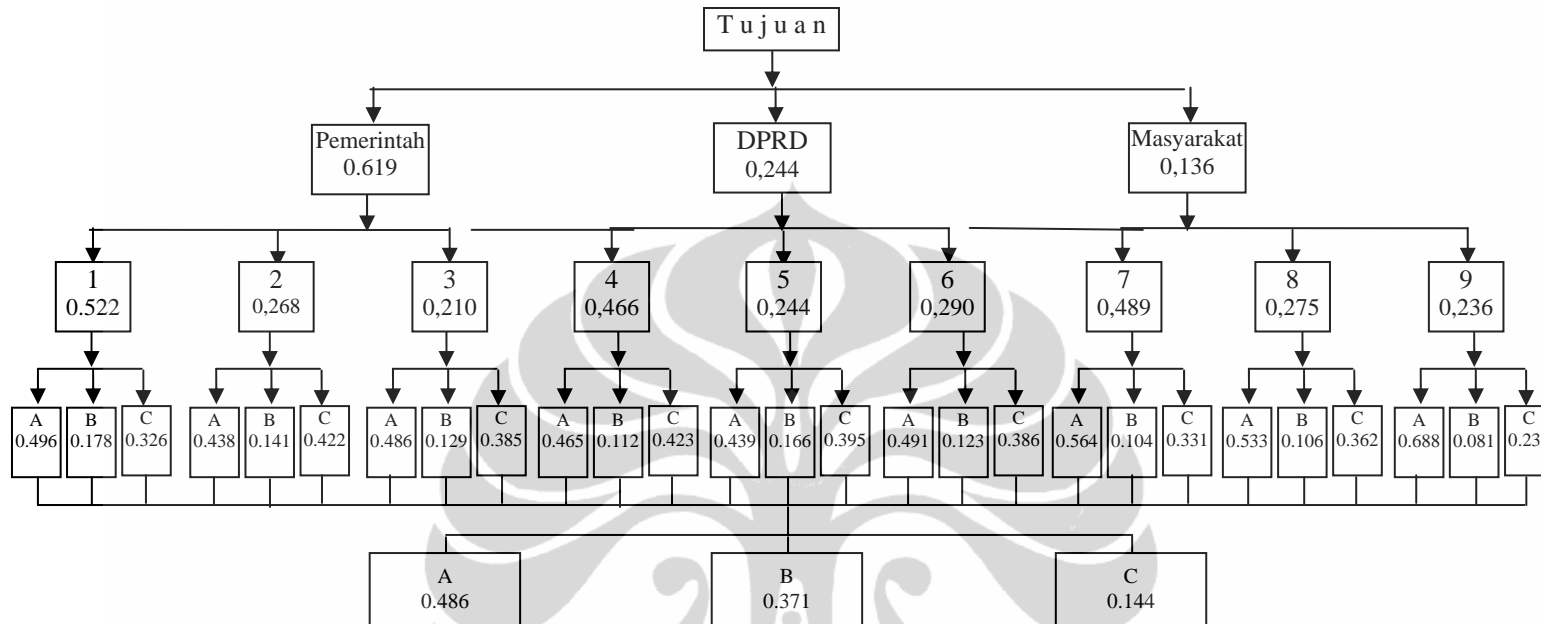


Diagram 5.1
Hasil Output Analisa terhadap Para Aktor



Tujuan ; Menciptakan kondisi Transportasi yang aman dan lancar.

1. Peningkatan Jaringan Jalan
 2. Penertiban Trayek
 3. Pengaturan Angkutan Barang
 4. Pengawasan
 5. Budgeting
 6. Legislasi
 7. Mematuhi Rambu dan Marka
 8. Menggunakan Transportasi Umum
 9. Meningkatkan Partisipasi
- A. Revisi Perda/Kebijakan
 - B. Sistem Transportasi Massal
 - C. Status Quo/Perda No 14 Tahun 2002

Gambar 5.1
Hirarki Analisa Transportasi Perkotaan
 Study Kasus Kota Tangerang

Berdasarkan hasil proses input data yang disajikan di atas disimpulkan bahwa aktor yang paling dominan dan memiliki peran yang besar dalam mencapai tujuan terciptanya kondisi transportasi yang ideal sebagaimana yang telah ditetapkan adalah aktor pemerintah. Menurut seluruh responden yang berjumlah 6 orang *expert*, pemerintah merupakan aktor yang paling penting dan strategis dengan bobot 61%. Diikuti dengan aktor masyarakat sebesar 24.4 % serta aktor legislatif dengan bobot 13.6%. Angka ini menggambarkan kuatnya pengaruh pemerintah jika dibanding peran masyarakat dan legislatif. Data ini juga menunjukkan aktor legislatif (24.4 %) sebagai aktor kedua yang memiliki peran penting dalam upaya pencapaian tujuan terciptanya transportasi yang ideal. Hal ini lumrah mengingat DPRD yang melegitimasi perda yang digagas baik oleh DPRD maupun Pemerintah. Output ini sekaligus mengisyaratkan kelemahan fungsi legislatif yang semestinya lebih dominan dalam pemilihan kebijakan. Posisi terakhir diduduki oleh Masyarakat (13.6%). Rendahnya porsi masyarakat menggambarkan adanya permasalahan distribusi peran, sehingga disimpulkan *stakeholder* satu bertugas “mengurusi” *stakeholders* lainnya, yang semestinya para *stakeholders* adalah *equal*.

Badan Legislatif adalah badan deliberatif pemerintah dengan kuasa membuat hukum. Legislatif dikenal dengan beberapa nama, yaitu *parlemen*, *kongres*, dan *asembli nasional*. Dalam sistem Parlemen, legislatif adalah badan tertinggi dan menunjuk eksekutif. Dalam sistem Presidentil, legislatif adalah cabang pemerintahan yang sama, dan bebas, dari eksekutif. Di Indonesia fungsi dari legislatif sangat besar dan sangat kuat dalam hal penyusunan dan pemberlakuan suatu kebijakan. Sebagaimana fungsinya yang dibagi tiga yakni ;

I. Fungsi Legislasi

Dalam fungsi legislasi, komisi dapat mengajukan rancangan Peraturan Daerah dan membahas rancangan peraturan daerah bersama dengan pemerintah daerah, baik terhadap rancangan Perda usul inisiatif Dewan maupun usul inisiatif Pemerintah Daerah. Jika rancangan Perda tersebut merupakan usul inisiatif anggota dewan, maka tugas yang dapat

dilakukan adalah mulai dari persiapan, penyusunan, pembahasan dan penyempurnaan rancangan Perda, sesuai dengan ruang lingkup tugasnya.

Ketentuan lebih rinci yang terkait dengan tugas dan kewenangan ini biasanya diatur dalam Peraturan Tata Tertib Dewan. Untuk menunjang perancangan dan pembahasan Perda tersebut, komisi dapat melakukan kunjungan kerja dalam rangka mencari dan menjaring aspirasi masyarakat yang terkait dengan substansi materi rancangan Perda yang akan dibahas. Selain itu Komisi juga dapat melakukan rapat kerja dan dengar pendapat untuk melakukan pengayaan materi terhadap Rancangan Perda yang dibahas. Selanjutnya dilakukan pembahasan bersama pemerintah daerah (dinas terkait yang ditunjuk oleh Bupati/Walikota) untuk mendapatkan persetujuan bersama.

Dalam fungsi anggaran, komisi mempunyai tugas :

- a) mengadakan pembicaraan pendahuluan mengenai penyusunan Rancangan Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah yang termasuk dalam ruang lingkup tugasnya bersama-sama dengan pemerintah daerah;
- b) mengadakan pembahasan dan mengajukan usul penyempurnaan Rancangan APBD.

II. Fungsi Pengawasan

Fungsi pengawasan pada anggota DPRD adalah melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan Peraturan Daerah dan APBD yang termasuk dalam ruang lingkup tugasnya;

- a) membahas dan menindaklanjuti hasil pemeriksaan Bawasda/BPKP/BPK yang terkait dengan ruang lingkup tugasnya.
- b) melakukan pengawasan terhadap kebijakan pemerintah daerah.

III. Fungsi Budgeting

Fungsi untuk menetapkan *budget*/anggaran, mengenakan atau menaikkan pajak dan pengeluaran serta penggunaan uang khususnya penggunaan anggaran Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah. Tingginya peranan dan harapan masyarakat terhadap lembaga legislatif

tidak disertai dengan optimalisasi fungsi dari ketiga fungsi yang melekat pada lembaga legislatif tersebut. Terdapat konflik kepentingan yang bisa terlihat sehubungan dengan latar belakang anggota legislatif. Hal ini kemudian menjadi salah satu kendala dalam melaksanakan fungsi yang menjadi tugas pokok lembaga legislatif.

Masyarakat adalah (sebagai terjemahan istilah *society*) adalah sekelompok orang yang membentuk sebuah sistem semi tertutup (atau semi terbuka), dimana sebagian besar interaksi adalah antara individu-individu yang berada dalam kelompok tersebut. Kata "masyarakat" sendiri berakar dari kata dalam bahasa Arab, *musyarak*. Lebih abstraknya, sebuah masyarakat adalah suatu jaringan hubungan-hubungan antar entitas. Masyarakat adalah sebuah komunitas yang interdependen (saling tergantung satu sama lain). Umumnya, istilah masyarakat digunakan untuk mengacu sekelompok orang yang hidup bersama dalam satu komunitas yang teratur.

Lebih kecilnya peranan masyarakat yang tergambar pada hasil olah *expert choice* tidak sama dengan kecilnya arti masyarakat secara keseluruhan. Hal ini terlihat dari hasil uji sensitivitas. Apabila masyarakat peran sertanya ditingkatkan dalam mewujudkan tujuan dari sistem transportasi, maka terlihat secara signifikan perubahan nilai capaian tujuan kebijakan transportasi. Peranan masyarakat sebagai pengguna transportasi akan menjadi penting saat terjadi pendistribusian peran dan tanggungjawab antar ketiga *stakeholder*

Tabel 5.1
Hasil Output Analisa terhadap Tindakan Stakeholder

Tindakan Aktor	Alt I	Alt II	Alt III
Pengembang. Jaringan Jalan	.498	.178	.326
Menata Trayek Angkot	.430	.141	.422
Penertiban Angk Barang	.486	.129	.385
Pengawasan/Controlling	.465	.112	.423
Anggaran/Budgeting	.439	.166	.395
Legislasi	.491	.123	.386
Rambu & Marka	.584	.104	.331
Penggunaan Angk Umum	.533	.106	.362
Peningkatan Partisipasi	.688	.081	.231

5.2 Analisa Tindakan

Tindakan yang dimaksud adalah tindakan yang dilakukan oleh masing-masing pelaku atau aktor untuk mencapai tujuan. Pada dasarnya tindakan para aktor dalam mencapai tujuan tercapainya visi dan misi sebuah sistem transportasi ada berbagai macam. Jenis tindakan ini kemudian dikelompokkan menjadi tiga kelompok berdasarkan hasil wawancara dan pengisian kuisisioner. Adapun kriteria yang dipilih berdasarkan tingkat kepentingan, atau seberapa besar pengaruh sebuah tindakan dalam pencapaian tujuan. Adapun pengelompokan tindakan yang diambil oleh stakeholder adalah :

1. Pengembangan Jaringan Jalan

Pengembangan jaringan jalan adalah prioritas utama yang dilakukan Pemerintah Kota Tangerang, dari beberapa upaya alternatif lainnya berdasarkan data rendahnya tingkat pertumbuhan jalan baik skala lokal maupun nasional. Melihat hasil yang diperoleh dari penelitian ini, berdasarkan hasil *output expert choice* menunjukkan korelasi yang sangat tinggi (52%) terhadap terciptanya iklim transportasi yang diinginkan. Jaringan jalan sendiri adalah satu kesatuan jaringan jalan yang terdiri atas sistem jaringan primer dan sistem jaringan Jalan sekunder yang terjalin dalam hubungan hierarkis. Sedang sistem jaringan jalan adalah satu kesatuan ruas jalan yang saling menghubungkan dan mengikat pusat-pusat pertumbuhan dengan wilayah yang berada dalam pengaruh pelayanannya dalam satu hubungan hierarkis. Sistem jaringan jalan primer yang 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. Dari sistem jaringan jalan primer ini yang kemudian terhubung ke jaringan sistem jaringan jalan sekunder. Kawasan perkotaan (urban) adalah wilayah yang mempunyai kegiatan utama bukan pertanian dengan susunan fungsi kawasan sebagai tempat permukiman perkotaan, pemusatan dan distribusi pelayanan jasa pemerintahan, pelayanan sosial, dan kegiatan ekonomi. Kawasan perkotaan yang besar dengan jumlah

penduduk diatas satu juta orang dan berdekatan dengan kota satelit disebut sebagai metropolitan.

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

Dari hasil wawancara dan sejumlah studi yang dilakukan Kementerian Pekerjaan Umum diketahui bahwa pengembangan jaringan jalan merupakan kebutuhan yang cukup mendesak yang perlu diambil pemerintah Kota Tangerang. Hal ini tergambar pula dalam tabel hasil olah perangkat lunak *Expert Choice*. Untuk pengembangan jaringan jalan di Kota Tangerang pemerintah kota menemui kendala yang cukup rumit. Adapun kendala tersebut antara lain adalah pembebasan lahan, tingginya harga lahan, serta terbatasnya anggaran yang dialokasikan untuk pembebasan lahan tersebut.

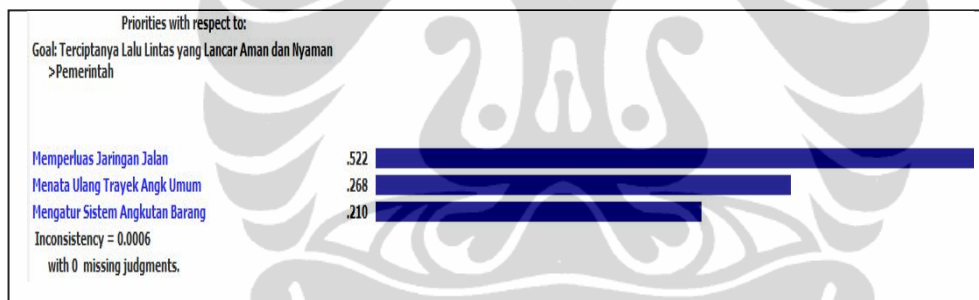


Diagram 5.2

Hasil Output Tindakan Pemerintah

2. Penertiban Trayek

Banyaknya trayek angkutan umum yang beroperasi di wilayah Kota saling tumpang tindih sehingga menjadikan terganggunya keseimbangan penyediaan jasa angkutan dengan kebutuhan yang ada dan hal ini berdampak pada tingkat pendapatan yang rendah dimana pada akhirnya para awak angkutan mengoperasikan kendaraannya tidak secara tertib dan teratur guna mencapai pendapatan yang lebih banyak. Upaya penertiban trayek adalah prioritas selanjutnya(26.8%) langkah yang perlu diambil oleh pemerintah untuk menciptakan iklim transportasi yang diinginkan.

Jumlah angkutan umum yang beroperasi tidak dapat dikontrol oleh pemerintah Kota Tangerang mengingat dengan izin trayek yang ditetapkan atau dikeluarkan, juga berasal dari otorisasi pemerintah Kabupaten Tangerang dan pemerintah kota DKI. Kondisi faktor muat (*load factor*) yang rendah dan penggunaan angkutan umum yang berkapasitas kecil menjadikan pelayanan angkutan umum mengenakan biaya yang relatif lebih mahal, sehingga fenomena yang terjadi banyak penumpang angkutan umum (*captive rider*) yang beralih melakukan mobilitas dengan menggunakan sepeda motor. Alasannya adalah pelayanan angkutan umum yang ada belum mampu memberikan kepastian pelayanan bagi pengguna jasa angkutan.

Dari berbagai upaya pemerintah dalam mengurangi tingkat kemacetan di kota Tangerang, penataan trayek angkutan umum, disertai dengan penegakan aturan direspon sebagai salah satu tindakan yang paling rasional untuk menciptakan kondisi transportasi yang ideal. Sementara kendala yang ditemui pemerintah di jenis tindakan ini adalah, rendahnya partisipasi masyarakat, dalam hal ini adalah pekerja disektor transportasi serta penggunanya.

3. Penertiban Angkutan Barang

Lemahnya pengawasan dan pengaturan terhadap penyelenggaraan angkutan barang baik penetapan lintasan maupun parkir atau bongkar muat kendaraan barang menyebabkan kegiatan angkutan barang menjadi salah satu komponen utama yang mempengaruhi kondisi lalu lintas di Kota Tangerang. Angkutan barang yang beroperasi diluar kapasitas serta pengaturan waktu dan jalur khusus, memperburuk pelayanan transportasi. Konsentrasi kendaraan pengangkut barang seperti truk jenis tronton, truk kontainer pada waktu tertentu menimbulkan kemacetan yang sangat parah. Faktor tidak tertibnya angkutan barang diakibatkan lemahnya aktor pemerintah pada saat implementasi kebijakan, untuk selanjutnya direspon oleh masyarakat sebagai *end user* pengguna transportasi, salah satu penyumbang permasalahan transportasi di Kota Tangerang. Kendala yang dijumpai pemerintah dalam penertiban angkutan barang ini adalah ketidaksinkronan peraturan daerah tentang transportasi, disamping angkutan

barang yang beroperasi di daerah Kota Tangerang juga berasal dari daerah sekitar yang menambah jumlah angkutan barang di wilayah Kota Tangerang.

4. Fungsi Pengawasan

Fungsi pengawasan yang melekat pada anggota legislatif yang juga diatur dalam undang-undang sebagaimana bunyinya yang antara lain tugas dan wewenang DPRD adalah melaksanakan pengawasan terhadap pelaksanaan Perda dan peraturan perundang-undangan lainnya, peraturan kepala daerah, APBD, kebijakan Pemerintah daerah, dalam melaksanakan program pembangunan daerah dan kerjasama internasional di daerah.

Satu hal yang menjadi temuan penelitian ini adalah besarnya pengharapan responden terhadap fungsi pengawasan (54%) yang dimiliki oleh anggota legislatif Kota Tangerang. Sebagai penjelasan ditemukan bahwa sebagai anggota legislatif, dengan keistimewaan politik yang dimiliki, dipercaya dapat memperbaiki sistem transportasi secara signifikan, apabila penggunaan fungsi pengawasan optimal digunakan.

Fungsi pengawasan DPRD Kota Tangerang dalam penelitian ini dapat diambil kesimpulan belum diterapkan sebagaimana mestinya. Sementara di satu sisi, fungsi pengawasan (*controlling*) yang melekat pada DPRD merupakan salah satu fungsi yang utama, yang membantu eksekutif mencapai sasaran pembangunan yang ditetapkan.

Dalam menjalankan fungsi pengawasan, DPRD diharapkan benar-benar dapat memastikan pemerintah daerah berpihak pada kepentingan publik. Pemerintah pun harus mampu mewujudkan tujuan dan kepentingan bersama yang sudah disepakati dalam proses legislasi dan penganggaran.

Berdasarkan hal ini, kemudian disimpulkan bahwa diperlukannya fungsi pengawasan dari aktor masyarakat yang bisa membantu ketimpangan fungsi pengawasan dari DPRD dalam pelaksanaan pembangunan.

Fungsi pengawasan ini menemui kendala keterbatasan anggota legislatif dalam memantau pelaksanaan kebijakan, mengingat banyaknya permasalahan yang perlu mendapatkan perhatian wakil rakyat. Tidak

jelasan mekanisme pengawasan juga menjadi kendala dalam menjalankan fungsi pengawasan ini.

5. Fungsi Legislasi

Fungsi dasar dari DPRD sejatinya fungsi legislasi adalah fungsi yang paling mendasar diantara fungsi tugas lainnya. Fungsi legislasi sebagaimana dijelaskan pada bagian terdahulu merupakan hal yang sangat berpengaruh dalam proses penyusunan dan penetapan sebuah produk kebijakan. Hasil olah AHP menunjukkan sebesar 29.7% pengaruhnya terhadap pencapaian kondisi transportasi yang diinginkan, jika fungsi ini dilaksanakan dengan benar. Namun dalam menjalankan fungsinya ini lagi-lagi kendala utama yang ditemukan adalah rendahnya tingkat pemahaman anggota legislatif sehubungan dengan fungsi yang sifatnya sangat mendasar ini.

6. Fungsi Budgeting

Fungsi *budgeting* yang ditemukan dalam penelitian ini merupakan prioritas terakhir yang dipilih oleh responden, namun oleh pelaksana pemerintahan menganggap sebagai hal yang paling menentukan. Fungsi penganggaran atau *budgeting* direspon (16.3%) lebih rendah dibanding fungsi legislasi dan pengawasan, sebagai faktor yang bisa menyebabkan tercapainya tujuan dari transportasi yang baik. Dalam penelitian ini responden menganggap bahwa optimalisasi fungsi pengawasan dan fungsi legislasi yang melekat pada anggota DPRD lebih berperan untuk mewujudkan kondisi transportasi ideal sebagaimana dituangkan dalam perda tentang transportasi. Kenyataan ini digambarkan pada tabel berikut.

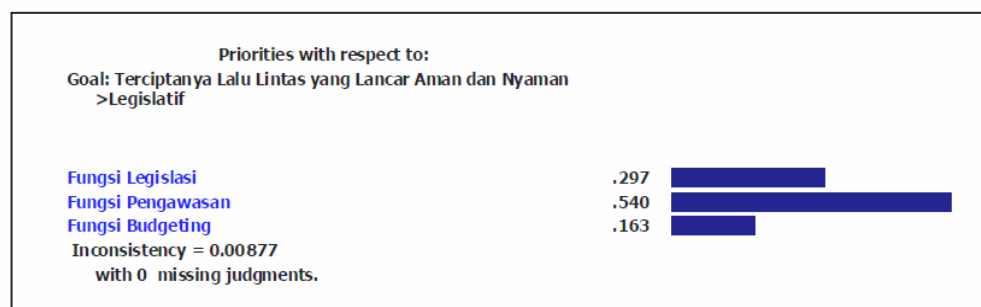


Diagram 5.3

Output Fungsi Legislatif

Sebagaimana dalam UU 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah pasal 41 berbunyi DPRD memiliki fungsi *legislasi, anggaran dan pengawasan*. Ketiga fungsi tersebut secara normatif maupun operasional melekat secara langsung terhadap Pimpinan dan Anggota DPRD. Hal tersebut dapat kita lihat di dalam alat kelengkapan DPRD selain komisi-komisi juga ada Badan Anggaran yang berfungsi melaksanakan tugas dalam pembahasan APBD dengan tim anggaran eksekutif. Badan Anggaran memiliki tugas yang melanjutkan pembahasan anggaran yang sudah dilakukan oleh komisi komisi sesuai bidang dan tugasnya.

Berdasarkan mekanisme diatas peranan DPRD dalam kaitannya menyusun dan menyetujui anggaran pendapatan dan belanja daerah untuk digunakan dalam menjalankan program-program pembangunan, termasuk di dalamnya membangun ataupun mengadakan sarana dan prasarana transportasi. Adapun kendala yang diidentifikasi adalah kendala pada Sumber Daya Manusia. Sebagaimana diketahui jikalau pola rekrutmen anggota DPRD yang dilaksanakan oleh partai politik memiliki banyak kelemahan, seperti tidak jelasnya kriteria serta kompetensi dasar bagi calon anggota legislatif. Sebahagian besar Partai politik mengajukan caleg dengan pola rekrutmen seadanya yang dilakukan tanpa melihat kapasitas, dan kapabilitas kader. Permasalahan kemudian muncul saat kapasitas seorang wakil rakyat dibutuhkan untuk membangun sebuah sistem yang bisa membawa rakyat yang diwakilinya pada kondisi yang lebih baik. Seperti halnya pada penyusunan APBD sangat membutuhkan kemampuan dan pengetahuan yang sifatnya sangat teknis akan terlihat kurang pahamiannya sebagian anggota legislatif tersebut. Inilah alasan rendahnya respon dari responden dalam hal penggunaan fungsi budgeting.

Pada level DPR-RI kendala ini dipecahkan dengan diadakannya tenaga ahli, baik yang bertugas sebagai tenaga ahli pada tiap anggota legislatif, tenaga ahli komisi, maupun tenaga ahli yang membidangi anggaran, maupun, tenaga ahli yang membidang alat kelengkapan DPR lainnya. Fasilitas berupa bantuan tenaga ahli bagi para anggota, tidak dilakukan pada tingkat DPRD. Dalam penelitian ini pula ditemukan fakta

bahwa seorang anggota DPRD sangat membutuhkan *supporting staff* yang membantu menjalankan tugas dan fungsi-fungsinya. Staf ahli dalam hal penganggaran misalnya, menjadi penting, karena masalah anggaran dari masing-masing unit kerja memiliki karakter dan tehnik penganggaran dan pelaksanaan yang membutuhkan pengetahuan secara detail dan bersifat teknis.

Dalam proses perencanaan anggaran, tim kerja penyusunan anggaran pemerintah, pada dasarnya memiliki prioritas kegiatan atau program kerja, yang berbeda dengan apa yang menjadi prioritas menurut anggota dewan perwakilan rakyat. Sehingga banyak kegiatan yang dari sisi perencanaan, dan nilai penganggaran yang sudah tidak benar, baik dari sisi alokasi atau besaran anggaran. Disini dibutuhkan pengetahuan yang mumpuni untuk mengimbangi kemampuan birokrat yang *skill* dan pengalamannya lebih mengetahui dan menguasai permasalahan.

Dalam siklus pengelolaan keuangan daerah, tahap perencanaan merupakan tahap yang sangat krusial. Peran DPRD dan masyarakat dalam tahapan perencanaan ini sangat besar. Kualitas hasil (*outcome*) dari pengelolaan keuangan daerah sangat dipengaruhi oleh seberapa bagus perencanaan yang dibuat. Pada tahap perencanaan ini dapat dipilah menjadi 3 bagian, yaitu, apa yang menjadi input, proses dan *outputnya*. Input dalam tahapan perencanaan ini berupa dokumen perencanaan yang dimiliki pemerintah daerah. Perencanaan itu sendiri pada dasarnya juga terdapat proses yang harus dilakukan sehingga menghasilkan *output* perencanaan berupa dokumen perencanaan daerah. Ini menjadi sangat penting karena perencanaan anggaran yang akhirnya menjadi RAPBD adalah sebuah *blueprint* dalam pelaksanaan pembangunan daerah.

7. Mematuhi Rambu dan Marka

Dari sejumlah penelitian yang dilakukan baik oleh POLRI maupun Kementerian Perhubungan evaluasi faktor penyebab dari sejumlah kecelekaan dan buruknya kondisi lalulintas, ditemukan penyebab yang berasal dari *human error* (kesalahan manusia) menjadi faktor dominan,

dimana *human error* identik dengan pelanggaran rambu dan marka saat berlalulintas.

Penelitian ini semakin menguatkan pernyataan diatas melihat respon yang sangat tinggi terhadap faktor kepatuhan masyarakat pengguna lalulintas terhadap rambu dan marka jalan (48.9%). Pada faktor manusia terdapat 2 (dua) aspek melatarbelakangi dalam kehidupanberlalulintas. Pertama adalah aspek intelektual, kedua aspek kepribadian. Aspek Intelektual meliputi pengetahuan tentang rambu, marka, peraturan lalu-lintas dan keterampilan mengemudi atau mengendarai kendaraan. Untuk aspek pertama ini terkait erat dengan kecerdasan intelektual atau *intelligence quotient* (IQ) seseorang. Aspek kepribadian meliputi sikap mental berperilaku di jalan raya, kesadaran untuk disiplin mematuhi peraturan dan komitmen terhadap keselamatan. Untuk aspek kedua ini erat dengan kecerdasan emosional atau *emotional quotient* (EQ) seseorang.²¹

Di jalan raya tingkat kedisiplinan pengguna kendaraan bermotor berkorelasi terbalik dengan tingkat kecelakaan lalu-lintas. Bila tingkat disiplin tinggi maka angka kecelakaan lalu lintas akan rendah, begitu pula sebaliknya. Untuk menggugah sikap mental disiplin pengendara dapat diawali dengan membangun rasa tanggung jawab pengendara terhadap keselamatan diri sendiri dan orang lain. Pihak kepolisian sebagai salah satu stakeholder dalam bidang lalu-lintas menyadari hal tersebut dan bersama pihak yang mempunyai perhatian besar terhadap masalah lalu-lintas.

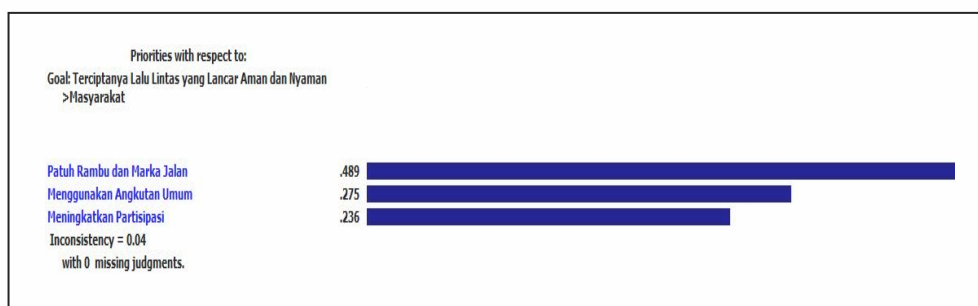


Diagram 5.4
Output Alternatif Kebijakan

²¹ Pranatal Hutajulu,SH., Kecerdasan Emosi di Jalan Raya.

8. Penggunaan Angkutan Umum

Ketidak optimalan penggunaan terminal angkutan umum yang telah disediakan dan di beberapa bagian wilayah kota belum berfungsi sebagai titik transfer angkutan umum menjadikan angkutan umum belum memiliki orientasi asal tujuan perjalanan yang representatif, sehingga menyebabkan timbulnya terminal bayangan yang pada akhirnya memicu timbulnya kesemrawutan lalu lintas dan ketidakpastian pelayanan angkutan umum. Berdasarkan fakta ini responden melihat pengaruh yang lebih besar (27.5%) jika pengguna jalan patuh terhadap rambu dan marka dibandingkan penggunaan angkutan umum (lihat gambar 4.4). Disamping pembenahan trayek angkutan perkotaan (angkot) di Kota Tangerang yang juga akan di optimalkan Ini salah satu upaya menertibkan dan menata kembali arus transportasi angkutan umum.

Pengoptimalan ini dilakukan pada sejumlah prasarana seperti penggunaan terminal sebagai simpul dari arus lalu lintas angkutan kota. Alternatif lainnya adalah penggunaan jembatan penyeberangan, lintasan penyeberangan / zebra cross dan prasarana lalu lintas lainnya. Tindakan ini dimaksudkan untuk membuat situasi kondusif pada angkutan umum yang pada akhirnya diharapkan berpindahannya pengguna kendaraan pribadi beralih pada penggunaan transportasi publik. Berdasarkan pertimbangan inilah sehingga kebijakan pengembangan sistem pengembangan transportasi massal *buslane* mendapat perhatian lebih dari pemkot Tangerang.

9. Peningkatan Peranan/partisipasi Masyarakat Dalam Perencanaan dan Perumusan Kebijakan

Seperti yang telah dijelaskan di atas, bahwa dalam merencanakan ataupun merumuskan sebuah rancangan peraturan, aspirasi masyarakat tidak banyak diakomodir. Hal ini dikarenakan musyawarah perencanaan pembangunan (musrenbang) yang dilakukan pada tingkat desa atau kecamatan, baik mekanisme maupun pelaksanaannya terkesan tidak mengikuti sistem atau mekanisme yang sudah disepakati sebelumnya. Sehingga *outcome* dari musrenbang tidak sebagaimana yang diharapkan. Peranan masyarakat yang

tidak optimal ini menjadi salah satu bagian dari kelemahan dalam perencanaan dan perumusan peraturan daerah. Kendala lainnya adalah peraturan daerah tentang partisipatif, tidak diketahui oleh banyak warga masyarakat.

Hakikat pembangunan adalah untuk masyarakat. Kalau masyarakat tidak diikuti secara langsung, maka keinginan dan aspirasi masyarakat akan sulit tercapai.

5.3 Analisa Alternatif Kebijakan.

1. Perda No 10 Tahun 2002 (*Status Quo*)

Peraturan Daerah Kota Tangerang No 10 Tahun 2002 tentang lalulintas angkutan jalan merupakan implementasi dari UU no 14 tahun 1992, yang sejatinya merupakan undang-undang yang pengimplemetasiannya sedang menjadi polemik, khususnya dikalangan masyarakat kota Tangerang.

Sejumlah permasalahan yang timbul ditemukan akibat dari tidak sinkronnya peraturan yang ditetapkan oleh pemerintah pusat. Sehingga disarankan pemerintah untuk segera mencabut aturan ini dan menggantinya dengan perda yang sesuai dengan perkembangan paradigma sosial politik saat ini. Berdasarkan temuan penelitian ini serta hasil olah data *expert choice*, prioritas pemilihan kebijakan permasalahan transportasi, responnya sangat rendah sehingga seharusnya segera ditindaklanjuti oleh pemerintah daerah dengan menetapkan sebuah kebijakan berupa Perda, untuk menghindari, berkembangnya situasi yang kontraproduktif yang justru memperburuk iklim transportasi di kota Tangerang.

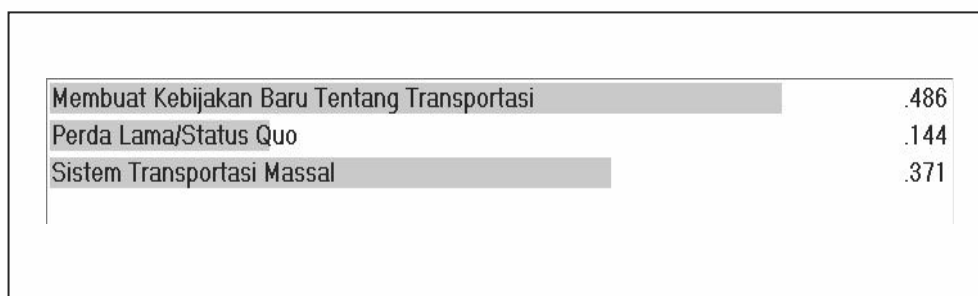


Diagram 5.5

Output Alternatif Kebijakan

2. Pengembangan Sistem Transportasi Massal

Kebijakan pengembangan sistem transportasi publik terpadu yang berbentuk bus rapid transit. Merujuk pada proyek percobaan sistem bus rapid transit yang dioperasikan Pemerintah Kota Tangerang, serta hasil olah data yang dilakukan dalam penelitian ini, menunjukkan 37% kebijakan pengembangan transportasi massal dapat menyebabkan perbaikan kondisi transportasi di Kota Tangerang. Namun hal ini membutuhkan penataan dan penyempurnaan dengan merujuk dari cara strategi sejenis yang diberlakukan di beberapa daerah. Sistem ini seharusnya *buslane* dapat lebih berhasil guna, dengan pertimbangan, telah ada beberapa kasus serupa yang keberhasilannya bisa dicontoh.

Kebijakan ini merupakan langkah meretas kemacetan yang dapat mengurangi penggunaan kendaraan pribadi, jika berjalan sesuai konsep. Namun pada pengembangan sistem transportasi massal ini, bukan tidak memiliki cela, karena disatu sisi bisa terjadi keberhasilan dalam misi angkutan massal, tapi tidak berhasil mengurangi kemacetan, karena pengguna BRT bukan pengguna kendaraan pribadi melainkan pengguna moda transportasi lain yang sifatnya hanya pengalihan moda angkutan. Keberhasilan semacam ini tidak mempengaruhi kondisi transportasi secara keseluruhan.

Jumlah pengguna angkutan umum mengalami penurunan persentasinya sebesar 1% per tahun. Hal ini dikarenakan meningkatnya jumlah kendaraan pribadi baik sepeda motor dan mobil, padahal kenyataannya transportasi umum perkotaan seharusnya menjadi instrumen kebijakan publik yang sangat penting.

Dalam UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ), khususnya pasal 158, disebutkan bahwa pemerintah menjamin ketersediaan angkutan *massal* berbasis jalan untuk memenuhi kebutuhan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum di kawasan perkotaan. Rencana pengembangan moda transportasi *massal* oleh Pemerintah Kota Tangerang yang diharapkan mampu mengurangi mengatasi masalah transportasi.

Sebuah penelitian yang dilakukan oleh *Institute for Transportation and Development Policy (ITDP)* menunjukkan bahwa sejak diluncurkannya Bus Rapid Transit di Jakarta, menyebabkan pengguna mobil yang beralih ke bus berjalur khusus ini hanya 7,1 persen dan pengguna sepeda motor 15,4 persen. Sedangkan sisanya merupakan peralihan penumpang angkutan umum reguler seperti metromini, dan mikrolet. Dari data tersebut menunjukkan target yang diinginkan belum tercapai. Memperhatikan hal diatas maka pengembangan sistem transportasi massal harus diselaraskan dengan perkembangan transportasi dari sisi sistem operasional, adopsi teknologi,serta perbaikan sistem finansial untuk menghindari kegagalan sistem sejenis seperti yang terjadi pada transjakarta di DKI Jakarta(busway)²².

3. Kebijakan Baru/Revisi Perda Transportasi Darat.

Setelah diuraikan dengan rinci mengenai pandangan responden tentang peranan aktor, pengaruh tindakan yang dilakukan, serta kendala yang dihadapi oleh masing-masing aktor dalam pencapaian tujuan, dan juga analisis dari alternatif kebijakan yang ada maka selanjutnya akan diuraikan mengenai alternatif revisi kebijakan yang dapat dilakukan dalam mengatasi kendala-kendala tersebut. Dalam menentukan alternatif terbaik, peneliti melakukan kajian awal tentang transportasi perkotaan serta strategi yang dapat dilakukan untuk mencapai dan melaksanakan visi dan misi transportasi pemerintah Kota Tangerang. Sehingga nantinya kebijakan baru yang diambil dan tertuang dalam sebuah aturan kebijakan berupa Perda Kota Tangerang, merujuk pada hasil olah data yang dilakukan dalam penelitian ini. Termasuk penyusunan prioritas dan hal lainnya, dapat dilihat pada bagian-bagian terdahulu.

²² Minarni, Thesis Evaluasi Keberhasilan Transjakarta

BAB 6

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1. Kesimpulan

1. Dari Hasil Analisa dengan menggunakan AHP pada bagian terdahulu dapat disimpulkan bahwa Kebijakan Pemerintah Kota Tangerang dalam menghadapi persoalan Transportasi dan kemacetan lalu lintas di Kota Tangerang.

a. Kepentingan *stakeholder*

- Hasil olah AHP menunjukkan peran pemerintah dalam mewujudkan kondisi transportasi ideal di Kota Tangerang sebesar 61,9 persen, yang berarti apabila pemerintah tepat dalam menyusun dan mengimplementasikan sebuah produk kebijakan maka sebesar itu pulalah kesempatan pemerintah untuk memenuhi kepentingannya dalam posisi sebagai penyelenggara pemerintahan.
- Agar efektifnya proses penyusunan hingga pengimplementasian sebuah kebijakan diperlukan optimalisasi fungsi dari lembaga legislatif, baik fungsi legislasi, fungsi pengawasan dan fungsi budgeting. Jika keseluruhan fungsi legislatif berjalan sebagaimana mestinya akan terjadi pemerataan distribusi peran dan tanggung jawab, sehingga tidak terfokus pada aktor pemerintah yang dominan. Dengan demikian akan terjadi pula penguatan fungsi pada lembaga legislatif .
- Untuk menciptakan sebuah sistem transportasi daerah perkotaan yang ideal, masyarakat perlu mendapatkan akses informasi yang besar terhadap proses penyusunan dan hingga penerapan sebuah produk kebijakan. Penguatan Perda partisipatif akan memberikan jaminan kepada masyarakat agar hak-haknya bisa terpenuhi termasuk dalam mendapatkan layanan transportasi publik.

b. Kendala *stakeholder*

- Permasalahan terbesar *stakeholder* yang ditemukan dalam penelitian ini adalah akibat ketidaksiapan pemangku kepentingan di Kota Tangerang.

Pada lembaga eksekutif, selain menjalankan kebijakan pemerintah juga mengusulkan rancangan materi peraturan daerah. Dalam penelitian ini, Pemerintah adalah aktor yang mendapatkan atensi yang paling besar sebagai pihak yang bertanggung jawab terhadap efektifnya atau tidaknya sebuah produk kebijakan.

- Ketergantungan Pemerintah dalam hal penetapan penggunaan anggaran terhadap lembaga legislatif sebagai pemilik hak *budget* juga merupakan kendala. Hak *budgeting* yang melekat pada anggota DPRD sifatnya absolut sehingga menyebabkan kemungkinan biasanya sebuah produk kebijakan.
- Masih sangat dominannya peran pemerintah (61.9 persen) diberbagai aspek kehidupan dalam masyarakat, merupakan kendala tersendiri, sehingga disimpulkan belum meratanya pendistribusian peran dan tanggungjawab.
- Keterbatasan sumber daya manusia terutama pada lembaga legislatif, menyebabkan kebijakan yang mengatur mengenai transportasi, tidak berkesinambungan dan tidak ada sinkronisasi, dengan program transportasi yang dicanangkan oleh pemerintah pusat. Ketidak sinkronan ini disebabkan ketidaksiapan anggota legislatif menggunakan fungsi pengawasannya dalam hal pengimplementasian Peraturan Daerah.

Hal ini terbukti dengan hasil olah *expert choice* yang menunjukkan bahwa lemahnya fungsi pengawasan(48.6%) pada DPRD Kota Tangerang yang berpengaruh terhadap tidak efektifnya pengimplementasian perda tentang transportasi di Kota Tangerang.

- Lemahnya aturan perda partisipatif menyebabkan kecilnya akses informasi masyarakat terhadap proses penyusunan atau pemilihan sebuah kebijakan. Kondisi ini menyebabkan rendahnya peran aktor

masyarakat dalam proses penyusunan kebijakan/perda Kota Tangerang. Kondisi seperti inilah yang terjadi dalam penyusunan kebijakan publik terkait transportasi di Kota Tangerang. Hal ini menyebabkan *stakeholder* masyarakat menjadi obyek semata yang kontribusinya hampir tidak terlihat.

- Hubungan eksekutif dengan legislatif dalam bingkai sistem pemerintahan tidak maksimal. Demikian pula halnya interaksi anggota legislatif dengan para konstituen atau masyarakat, kondisi ini menyebabkan lemahnya kebijakan dan penegakan perda, karena berimplikasi pada rendahnya tingkat partisipasi dari elemen masyarakat, dalam mematuhi kebijakan.
2. Pertumbuhan jalan dan pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor yang sangat tidak seimbang menjadikan turunya fungsi jalan itu sendiri. Penambahan dan peningkatan jaringan jalan, dipercaya oleh responden sebesar 49,6 persen akan menambah keberhasilan program pemerintah daerah dalam hal perbaikan sistem transportasi perkotaan.
 3. Rendahnya kinerja dan kualitas transportasi publik disebabkan banyaknya trayek angkutan umum dan angkutan barang yang beroperasi di wilayah Kota Tangerang. Sarana transportasi publik tersebut saling tumpang tindih baik dari segi operasional maupun dari segi administrasi. Hal ini menjadikan terganggunya keseimbangan penyediaan jasa angkutan dengan kebutuhan yang ada, yang kemudian berdampak pada tingkat pendapatan yang rendah dimana pada akhirnya para awak mengoperasikan angkutan umum tidak secara tertib dan teratur dengan tujuan bisa mendapatkan hasil lebih banyak daripada mengikuti aturan yang ada.
 4. Dari sejumlah permasalahan transportasi yang dibahas pada bagian sebelumnya dapat disimpulkan permasalahan dasarnya adalah terjadinya ketidak efisienan sistem transportasi antara lain disebabkan oleh tidak adanya integrasi yang baik antara sub-sistemnya.

5. Adapun Alternatif Kebijakan yang seharusnya diambil oleh Pemerintah Kota Tangerang dalam mengatasi persoalan lalulintas di Kota Tangerang adalah sebagai berikut :
 - a. Revisi Perda No 10 Tahun 2002
Peraturan Daerah Kota Tangerang No 10 Tahun 2002 tentang lalulintas angkutan jalan merupakan implementasi dari UU no 14 tahun 1992, yang sejatinya merupakan undang-undang yang pengimplemetasiannya sedang menjadi polemik, khususnya dikalangan masyarakat kota Tangerang. Sejumlah permasalahan yang timbul ditemukan akibat dari tidak sinkronnya peraturan yang ditetapkan oleh pemerintah pusat. Sehingga disarankan pemerintah untuk segera mencabut aturan ini dan menggantinya dengan perda yang sesuai dengan perkembangan paradigma sosial politik saat ini.
 - b. Pengembangan Sistem Transportasi Massal
Kebijakan pengembangan sistem transportasi publik terpadu yang berbentuk *bus rapid transit*. Merujuk pada sistem *Bus Rapid transit* yang sedang diujicobakan oleh Pemerintah Kota Tangerang, membutuhkan penataan dan penyempurnaan dari strategi sejenis yang diberlakukan di beberapa daerah. Sistem transportasi massal ini (*busline*) seharusnya dapat lebih berhasil guna, dengan pertimbangan, telah ada beberapa kasus serupa yang keberhasilannya bisa dicontoh. Kebijakan ini merupakan langkah meretas kemacetan yang dapat mengurangi penggunaan kendaraan pribadi. Jika berjalan sesuai konsep, pengembangan moda transportasi *massal* ini diharapkan mampu mengurangi mengatasi masalah transportasi di Kota Tangerang..
6. Banyaknya jumlah trayek yang tumpang tindih menyebabkan menurunnya tingkat kenyamanan penggunaan transportasi umum, serta meningkatnya ketidakpastian pelayanan terhadap pengguna transportasi. Banyaknya jumlah trayek menyebabkan menumpuknya konsentrasi kendaraan angkutan umum pada titik lokasi tertentu yang menyebabkan kepadatan(kemacetan) lalu lintas. Hal ini disebabkan izin

trayek juga dikeluarkan oleh pemerintah kab.Tangerang, Tangerang Selatan serta pemerintah DKI., sehingga menyulitkan koordinasi baik antar penda maupu antar instansi.

6.2. Saran - Saran

1. Dibutuhkan komitmen pemerintah untuk meningkatkan kinerja transportasi di wilayah Kota Tangerang. Komitmen tersebut ditujukan untuk lebih mengoptimalkan pergerakan lokal dan pergerakan terusan pada sistem transportasi Kota Tangerang. Hal ini dibutuhkan memperhatikan belum adanya rencana pengembangan jaringan jalan yang memadai sehingga di beberapa bagian wilayah kota terutama pada koridor penghubung antar wilayah memiliki tingkat pelayanan jalan yang rendah, sehingga mempengaruhi sistem transportasi yang ada. Wujud keseriusan Pemerintah dapat diwujudkan dalam pengalokasian anggaran yang signifikan pada sektor-sektor yang menunjang meningkatnya kinerja transportasi, seperti penambahan dan peningkatan jaringan jalan, *law enfocement*, dan seterusnya.
2. Untuk menegakkan aturan atau dengan kata lain disiplin pemerintah dituntut tegas dalam menerapkan aturan menurut sistem yang ada tidak dipengaruhi budaya lokal yang justru kontraproduktif, misalnya dengan pembiaran penggunaan jalan ataupun badan jalan untuk kegiatan lain yang mengganggu lalulintas dengan pertimbangan sosial. Alternatif lainnya, jika suatu kebijakan dianggap tidak bisa lagi diterapkan sudah semestinya kebijakan berupa Perda tersebut dicabut pemberlakuannya, hingga tidak menimbulkan iklim yang apatis, yang berpengaruh secara psikologis dimasa yang akan datang.
3. Setiap kebijakan yang diambil oleh pemerintah akan diikuti oleh kebijakan-kebijakan lain sebagai pendukung kebijakan utama, dalam hal ini yang menjadi kebijakan utama adalah “kebijakan mengatasi kemacetan Kota Tangerang” diikuti oleh kebijakan pembatasan kendaraan dengan penggunaan instrumen regulasi, pengenaan pajak progressif, yang merupakan instrumen ekonomi dan cara lainnya yang berkaitan dengan cara mengatasi kemacetan.

4. Agar supaya angkutan umum yang beroperasi di wilayah Kota Tangerang mampu menciptakan kepastian pelayanan bagi pengguna jasa angkutan, dapat diatasi dengan penataan trayek angkutan umum dengan cara melakukan pembatasan usia angkutan umum atau metode lain dengan memperhitungkan faktor muat (*load factor*) kapasitas jalan dan penguatan kordinasi dengan pemerintah daerah yang wilayahnya berbatasan dengan Kota Tangerang. Upaya ini dapat menjadikan tertibnya angkutan kota. Cara ini juga dapat digunakan untuk memudahkan kontrol terhadap angkutan barang.
5. Program pemerintah dalam hal pengadaan sarana transportasi publik yang berbentuk *buslane* ataupun busway selayaknya mendapat prioritas tinggi. Pertimbangan ini didasarkan pada perhitungan bahwa penggunaan angkutan umum yang berkapasitas kecil menjadikan pelayanan angkutan umum mengenakan biaya yang relatif lebih mahal, sehingga fenomena yang terjadi banyak penumpang angkutan umum (*captive rider*) yang beralih melakukan mobilitas dengan menggunakan sepeda motor.
6. Dalam pelaksanaan program *buslane* disamping mempertimbangkan masalah *impact* dan amdalnya juga dituntut kerjasama dengan pemda DKI Jakarta sebagai *interline* tujuan *Mass Rapid Trans*.
7. Untuk mengembangkan dan meningkatkan jaringan jalan, dibutuhkan kerja sama yang lebih serius dari DPRD Kota Tangerang dan pemerintah Kota Tangerang dalam hal perencanaan pembiayaan.
8. Penambahan *supporting staf* atau pengadaan tenaga ahli bagi anggota legislatif serta *upgrading* anggota DPRD secara berkesinambungan melalui kegiatan formal dan non formal, dapat mengatasi rendahnya tingkat penguasaan materi dan fase penyusunan kebijakan pada anggota legislatif. Upaya tersebut diharapkan dapat meningkatkan kinerja badan legislatif.
9. Untuk mengoptimalkan penggunaan dan fungsi terminal angkutan umum, masyarakat dilibatkan sejak proses penyusunan hingga pengimplementasian dan sosialisasi kebijakan sistem transportasi. Hal

ini dilakukan dengan mengembalikan fungsi-fungsi prasarana transportasi, seperti halte, tempat penyeberangan dan terminal.

Dibeberapa bagian wilayah kota tidak berfungsinya terminal sebagai titik transfer angkutan umum menjadikan angkutan umum belum memiliki orientasi asal tujuan sehingga menyebabkan timbulnya terminal bayangan. Hal ini menjadi penyebab timbulnya kemacetan lalu lintas dan ketidakpastian pelayanan angkutan umum.

10. Ketersediaan angkutan umum yang nyaman lancar dan aman menjadi alasan utama masyarakat untuk mengalihkan penggunaan kendaraan pribadi menjadi menggunakan transportasi massal.



DAFTAR PUSTAKA

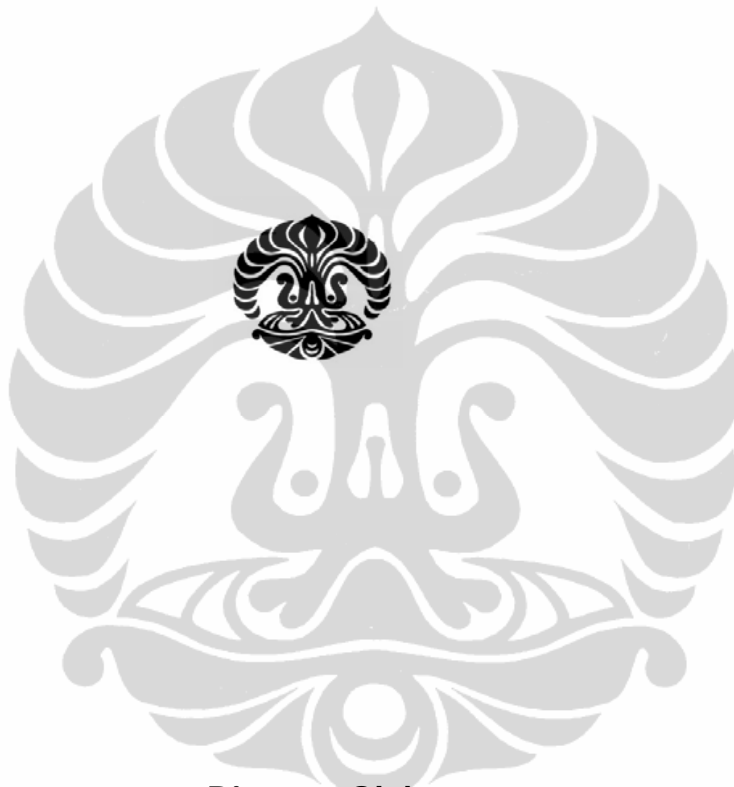
- BPS. Kapasitas Infrastruktur Indonesia. 1994 – 2002.
- BPS. Pendapatan Domestik Regional Bruto Propinsi-propinsi di Indonesia Menurut Lapangan Usaha. 1994 – 2002.
- Brodjonegoro, Bambang P.S, Mimeo, AHP, Pusat Antar Universitas, Studi Ekonomi Universitas Indonesia, Jakarta, 1992.
- Dunn, William N., Public Policy Analysis; An introduction, Prentice Hall International, Englewood Cliffs: New Jersey.
- Dwiyanto Indyahono, Kebijakan Publik, Berbasis Dynamic Policy Analysis, Gava Media, Yogyakarta, 2009
- Hill, Hal, Ekonomi Indonesia, Edisi kedua, Penerbit Murai Kencana, Jakarta, 2001
- Ismail Nawawi, Public Policy; Analisis, Strategi Advokasi Teori dan Praktek, ITS., Surabaya 2009
- Minarni, Evaluasi Transjakarta, Thesis, Universitas Indonesia Jakarta, 2009.
- Nining I. Soesilo, Manajemen Sektor Publik (Pendekatan Praktis) , Jakarta 2008
- Nurcholis, Hanif, Teori dan Praktik PEMERINTAH DAN OTONOMI DAERAH, Jakarta, Gramedia, 2005
- Prasetyo Heru, Catatan Transportasi Indonesia, Makalah, Jakarta, 2009
- Qoyum, A.J., Politik Infrastruktur, catatan kinerja Komisi V DPR RI Periode 2005-2009, Presskomv, Jakarta 2009
- Rachbini Didik Junaidi , Ekonomi Politik dan Teori Pilihan Publik, Ghalia Indonesia, Jakarta 2006
- Saaty, Thomas L, Pengambil Keputusan Bagi Para Pemimpin, Dharma Aksara Perkasa, Jakarta, 1991.
- Soetantono Bambang, Electronic Road Pricing, Makalah, 2010.
- Study on Integrated Transportation Master Plan (SITRAMP) Fase II Tahun 2002

Perundang-undangan

- Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang LLAJ
- Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 LLAJ
- Perda Kota Tangerang No. 10 Tahun 2002 Tentang LLAJ

Lampiran

KUISIONER
ANALISIS KEBIJAKAN
TRANSPORTASI DI DAERAH PERKOTAAN
(STUDY KASUS ; TRANSPORTASI KOTA TANGERANG)



Disusun Oleh

Nama : Amrul Alam

NPM : 0706306056

MAGISTER PERENCANAAN DAN KEBIJAKAN PUBLIK
FAKULTAS EKONOMI – UNIVERSITAS INDONESIA
2010

1. PENJELASAN SINGKAT PENELITIAN

Penelitian ini merupakan analisa terhadap kebijakan transportasi di daerah perkotaan, yang mengambil lokasi di Kota Tangerang. Penelitian ini dimaksudkan mengamati faktor kendala yang dihadapi oleh stakeholder yang terdiri dari Pemerintah Kota, DPRD Kota Tangerang dan Masyarakat Tangerang. Dalam menyusun kebijakan, sehingga dapat tercipta kondisi lalulintas yang ideal. Dalam penelitian ini dicoba untuk mencari alternatif kebijakan yang dapat dilakukan oleh stakeholder yang ada di Kota Tangerang. Hal ini dimaksudkan agar fungsi dari transportasi berfungsi sebagaimana mestinya. Penelitian ini juga melihat posisi tiga aktor pelaku dalam proses perencanaan dan pengambilan kebijakan transportasi di Kota Tangerang.

Dalam pengoperasiannya penelitian ini menggunakan metode AHP (*Analythical Hierarchy Process*) sebuah metode yang berbasis pola pengambilan keputusan berdasarkan perbandingan terhadap suatu objek, dimana pandangan atau respon ekspert sebagai inputnya.

Ekspert opinion dalam konteks penelitian ini tidak dikaitkan dengan gelar akademik namun lebih ditekankan pada aspek wawasan dan pemahaman yang mendalam terhadap suatu permasalahan. Operasi AHP sendiri lebih banyak menggunakan program komputer, inputnya berdasarkan jawaban bapak/ibu terhadap perbandingan sederhana yang kami berikan dalam kuisisioner ini. Atas bantuan bapak/ibu kami ucapkan terima kasih

2. IDENTITAS RESPONDEN

Nama :
Pendidikan :
Jabatan :
Alamat :

3. PETUNJUK

Pertanyaan-pertanyaan berikut ini disusun berdasarkan hirarki proses penyusunan sebuah regulasi atau kebijakan transportasi di Kota Tangerang. Dengan pengetahuan Bapak/ibu sebagai responden, diharapkan memberikan kontribusi positif yang berguna baik bagi Kota Tangerang dan wilayah perkotaan lainnya, maupun sebagai pelengkap khazanah ilmu pengetahuan. Besar harapan kami Bapak/Ibu meluangkan waktu untuk menjawab pertanyaan-pertanyaan ini sebagai input dalam penelitian tentang analisa kebijakan atau regulasi yang menggunakan AHP sebagai metodenya. Jawaban Bapak/Ibu dapat berupa feeling, judgement atau intuisi tentang perbandingan pasangan yang dinyatakan dalam angka yang menunjukkan intensitasnya.

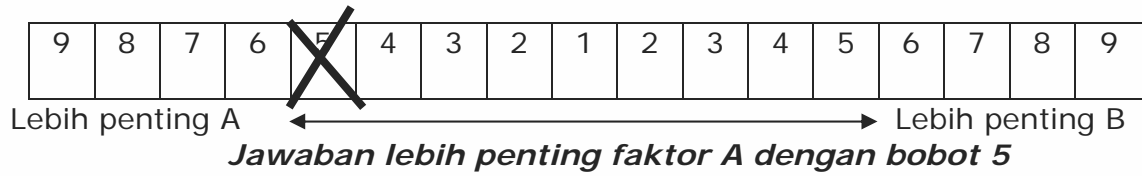
4. Tabel Skala Dasar Perbandingan Pasangan

Skala	Definisi	Keterangan
1	Equal Importance (semua sama pentingnya)	Dua elemen menyumbang sama besar terhadap tujuan
3	Moderate Importance of One Over Another (Sedikit lebih penting)	Pengalaman dan penilaian agak menyukai sebuah elemen daripada yang lainnya
5	Strong or Essential Importance (Lebih penting)	Pengalaman dan penilaian kuat lebih menyukai sebuah elemen dari pada yang lainnya
7	Very Strong or Demonstrated Importance (Sangat lebih penting)	Sebuah elemen sangat kuat lebih disukai daripada yang lainnya: dominasinya kelihatan nyata dalam keadaan yang sebenarnya
9	Extreme Importance (Mutlak sangat penting)	Fakta sebuah elemen lebih disukai daripada yang lainnya berada pada kemungkinan yang tertinggi
2, 4, 6, 8	Intermediate Values Reciprocals for Inverse Comparison	Apabila kompromi diperlukan antara dua penilaian

Contoh Pengisian Kuisisioner

Pilihan Faktor A

Pilihan Faktor B



Pilihan faktor A sama penting dengan pilihan faktor B

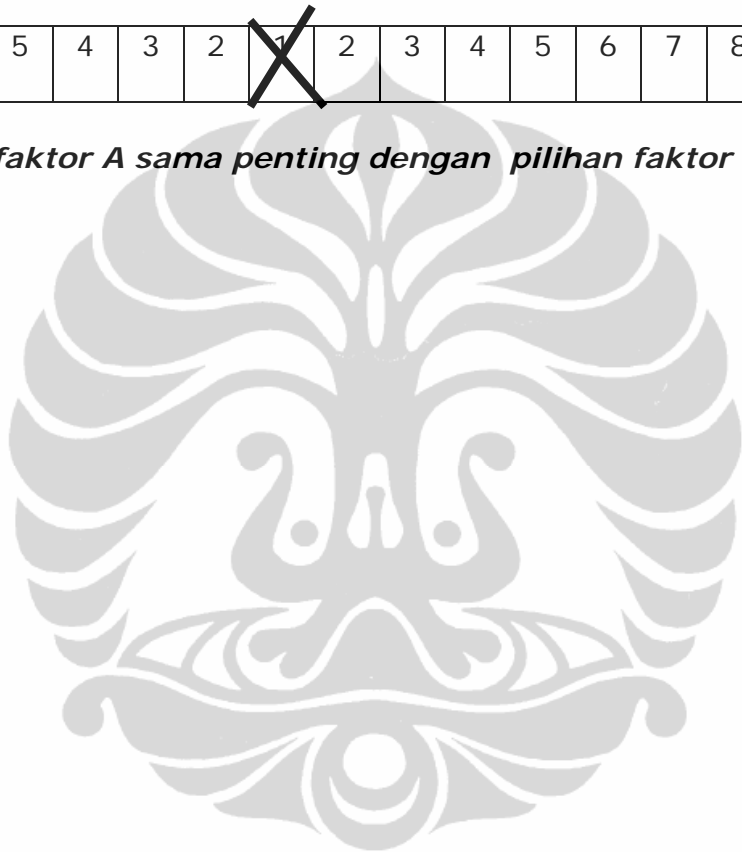
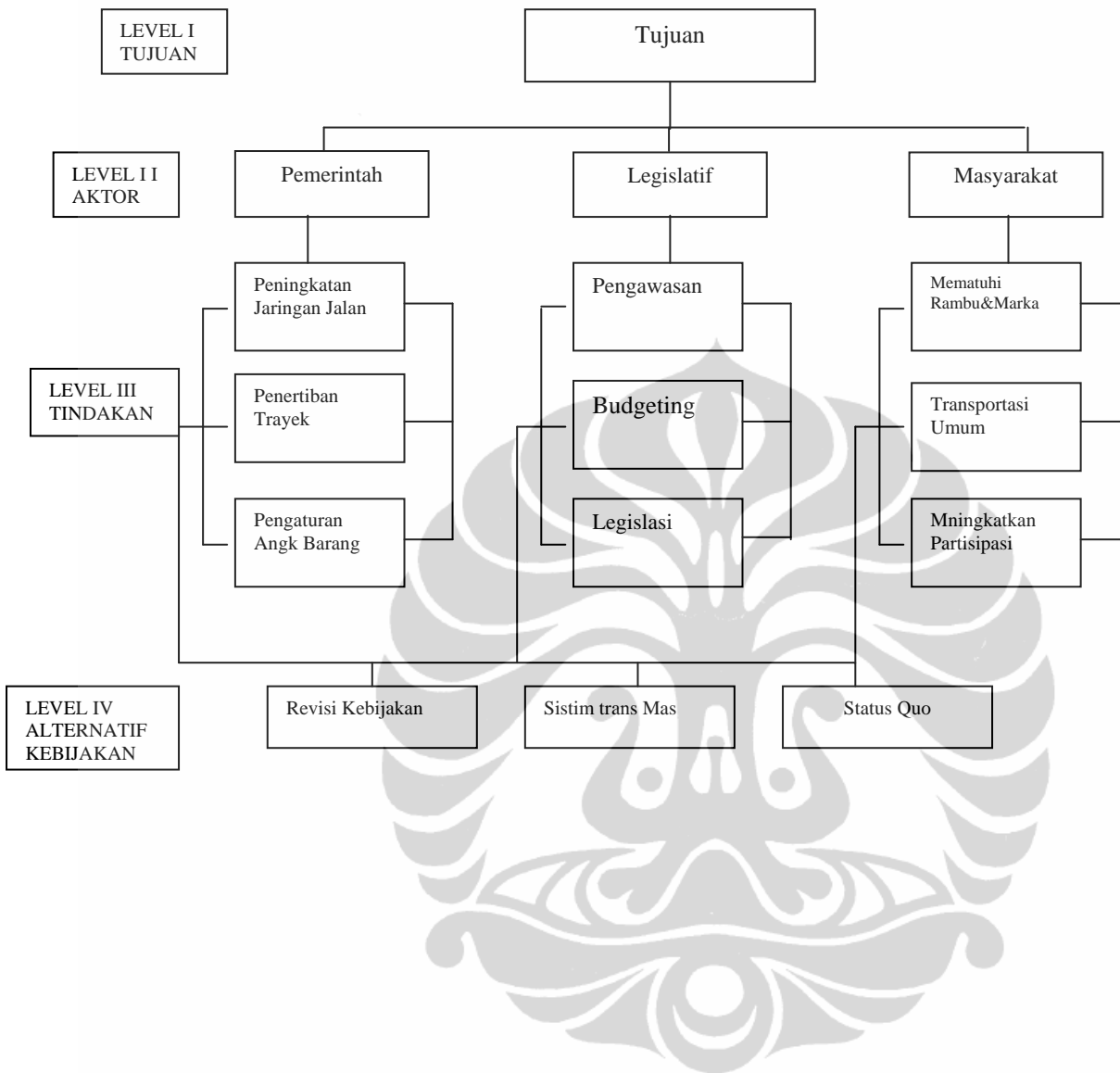


Diagram 1. Hirarki AHP Analisis Kebijakan Transportasi Daerah Perkotaan

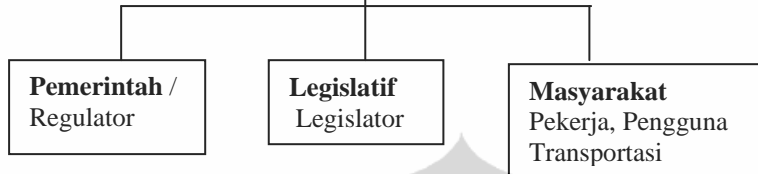


I. Level Aktor

TUJUAN

Mewujudkan kondisi transportasi yang selamat aman lancar tertib dan berdayaguna bagi masyarakat

Level 2 Aktor



Berkaitan dengan upaya penanganan masalah transportasi di Kota Tangerang menurut anda aktor manakah yang paling berpengaruh dalam mewujudkan kondisi ideal di sektor transportasi ?

1.

A. Pemerintah

B. Legislatif

9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

2.

A. Pemerintah

C. Masyarakat

9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

3.

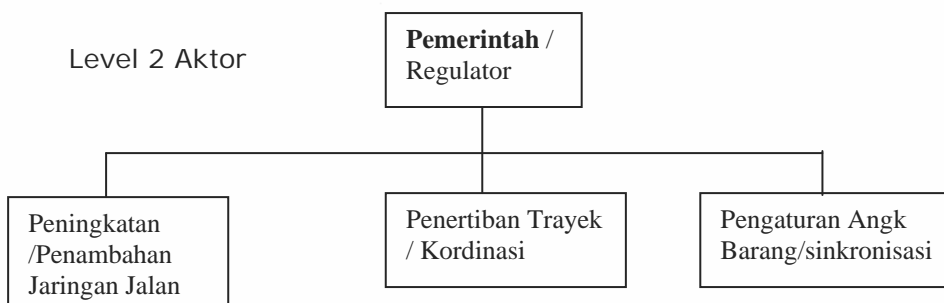
B. Legislatif

C. Masyarakat

9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

II. Level Tindakan

A. Pemerintah (Tindakan yang dilakukan Pemerintah)



Menurut anda, tindakan apakah yang lebih penting dilakukan pemerintah dalam mewujudkan sistem transportasi yang ideal

4.

Peningkatan jrgan jalan

Penertiban trayek/koordinasi

9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

5.

Peningkatan jrgan jalan

Pengaturan Angkutan Barang

9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

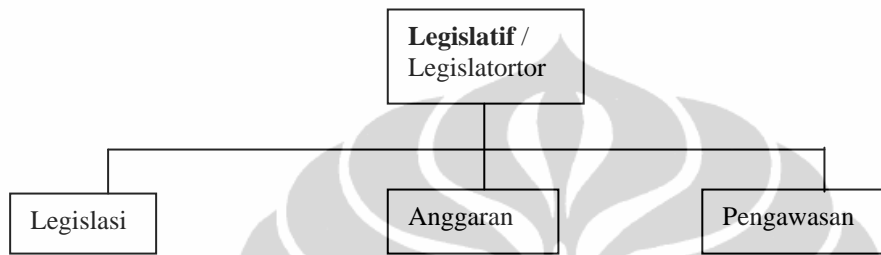
6.

Penertiban trayek/koordinasi

Pengaturan Angkutan Barang

9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

B. Legislatif (Tindakan yang dilakukan DPRD)



Tindakan yang lebih penting dalam mewujudkan idealnya kondisi sektor transportasi yang dilakukan oleh Anggota DPRD Kota Tangerang.

7.

Legislasi

Anggaran

9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

8.

Legislasi

Pengawasan

9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

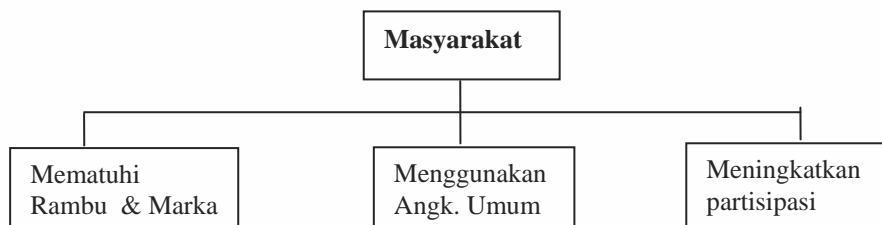
9.

Pengawasan

Anggaran

9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

C. Masyarakat (Tindakan yang dilakukan Masyarakat)



Tindakan apa di sisi masyarakat yang lebih penting pengaruhnya dalam pencapaian tujuan transportasi yang ideal oleh Aktor masyarakat.

10.

Patuh terhadap rambu dan marka

Penggunaan Kendaraan umum

9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

11.

Patuh terhadap rambu dan marka

Peningkatan Partisipasi

9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

12.

Peningkatan Partisipasi

Penggunaan Kendaraan umum

9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

III. Level Alternatif Kebijakan



Menurut anda alternatif kebijakan yang mana yang lebih penting dalam menciptakan kondisi transportasi yang ideal ?

13.

Revisi Perda

status quo/perda lama

9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

14.

Revisi Perda

Pengembangan sistem transportasi

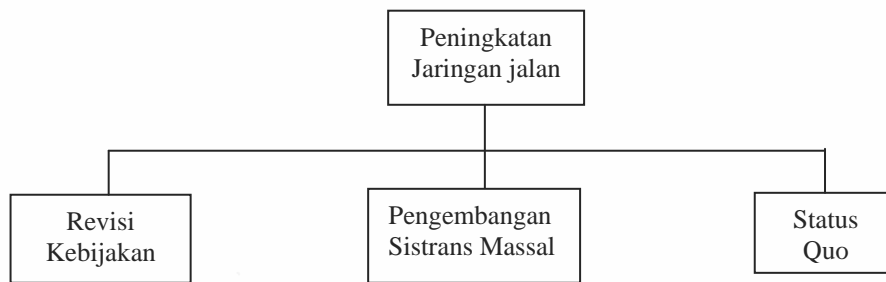
9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

15

status quo/perda lama

Pengembangan sistem transportasi

9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---



Untuk meningkatkan jaringan jalan, alternatif kebijakan manakah yang paling penting dipilih agar peningkatan jaringan jalan yang ideal dapat dilaksanakan.

16.

Revisi Perda										status quo/perda lama							
9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	

17.

Revisi Perda										Pengembangan sistem transportasi							
9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	

18.

status quo/perda lama										Pengembangan sistem transportasi							
9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	



Agar dapat melaksanakan koordinasi penertiban trayek dengan pihak-pihak terkait alternatif kebijakan manakah yang paling penting dilakukan agar mencapai sasaran yang diinginkan ?

19.

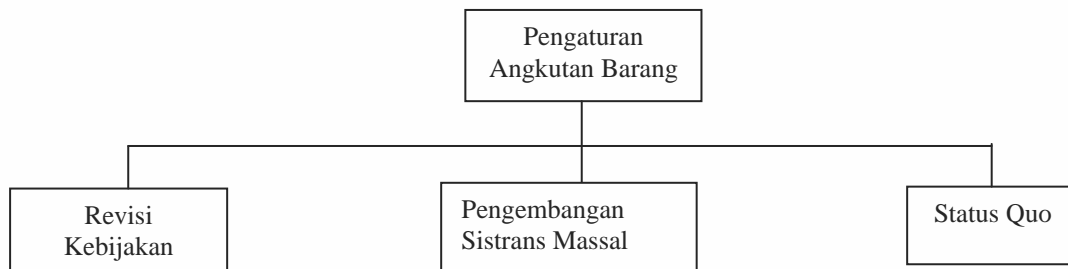
Revisi Perda										status quo/perda lama							
9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	

20.

Revisi Perda										Pengembangan sistem transportasi							
9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	

21.

status quo/perda lama										Pengembangan sistem transportasi							
9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	



Untuk mengatur angkutan barang dan sinkronisasi dengan perda yang ada alternatif kebijakan manakah yang paling penting untuk di laksanakan.

22.

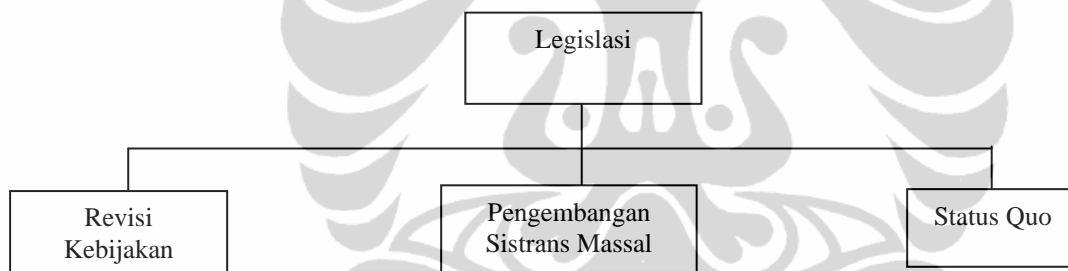
Revisi Perda										status quo/perda lama							
9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	

23.

Revisi Perda										Pengembangan sistem transportasi							
9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	

24.

status quo/perda lama										Pengembangan sistem transportasi							
9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	



Agar fungsi legislasi dapat menghasilkan produk yang mendukung sistem transportasi ideal, alternatif kebijakan manakah yang paling penting untuk dilaksanakan ?

25.

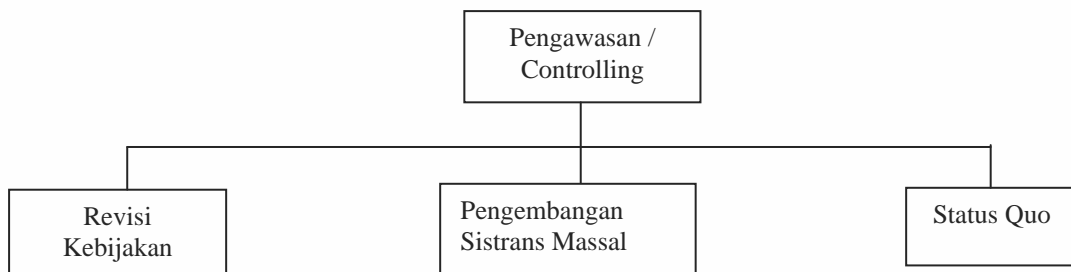
Revisi Perda										status quo/perda lama							
9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	

26.

Revisi Perda										Pengembangan sistem transportasi							
9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	

27.

status quo/perda lama										Pengembangan sistem transportasi							
9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	



Agar fungsi pengawasan dapat terintegrasi dengan proses pencapaian sistem transportasi yang ideal, kebijakan manakah yang lebih penting dipilih untuk dilaksanakan ?

28.

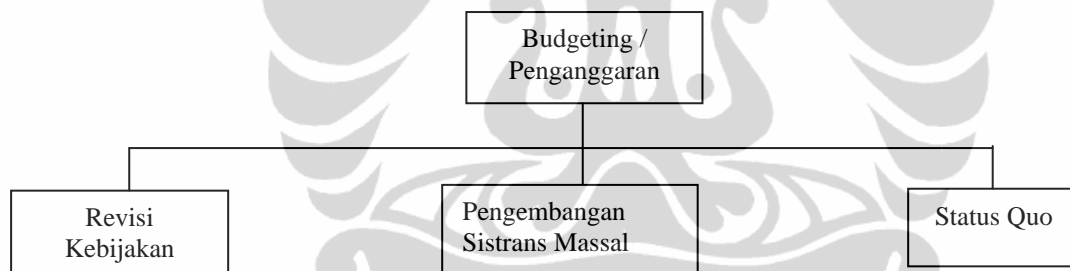
Revisi Perda										status quo/perda lama							
9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	

29.

Revisi Perda										Pengembangan sistem transportasi							
9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	

30.

status quo/perda lama										Pengembangan sistem transportasi							
9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	



Agar fungsi penganggaran pada anggota DPRD dapat menunjang sistem transportasi di Kota Tangerang maka yang manakah alternatif kebijakan yang paling penting di pilih untuk kemudian dilaksanakan.

31.

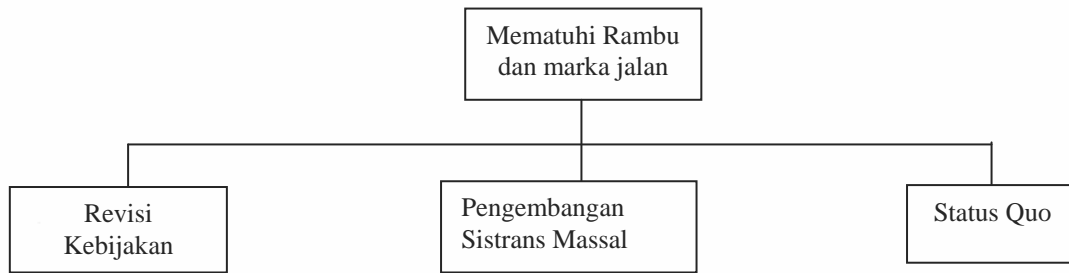
Revisi Perda										status quo/perda lama							
9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	

32.

Revisi Perda										Pengembangan sistem transportasi							
9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	

33.

status quo/perda lama										Pengembangan sistem transportasi							
9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	



Agar stakeholder masyarakat dapat mematuhi rambu dan marka jalan maka alternatif kebijakan yang lebih dipilih adalah ;

33.

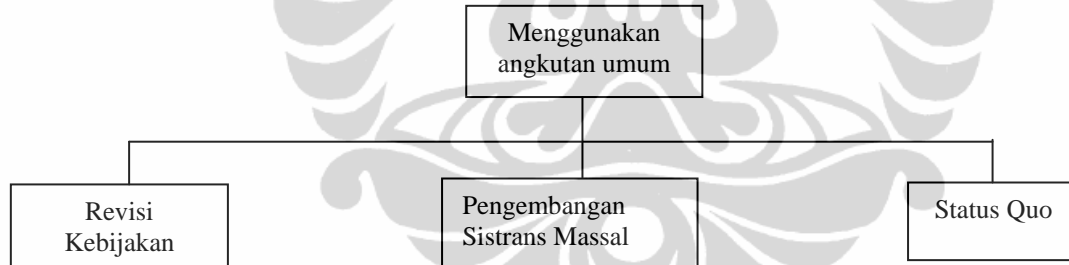
Revisi Perda										status quo/perda lama							
9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	

34.

Revisi Perda										Pengembangan sistem transportasi							
9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	

35.

status quo/perda lama										Pengembangan sistem transportasi							
9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	



Alternatif kebijakan manakah yang lebih penting agar masyarakat menggunakan angkutan umum ?

36.

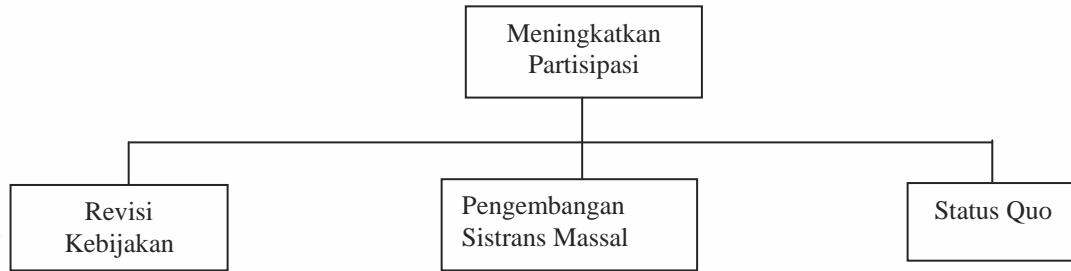
Revisi Perda										status quo/perda lama							
9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	

37.

Revisi Perda										Pengembangan sistem transportasi							
9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	

38.

status quo/perda lama										Pengembangan sistem transportasi							
9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	



Alternatif kebijakan manakah yang lebih penting agar stakeholder masyarakat lebih meningkatkan partisipasi dalam mensukseskan kebijakan transportasi Kota Tangerang

39.

Revisi Perda

status quo/perda lama

9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

40.

Revisi Perda

Pengembangan sistem transportasi

9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

41.

status quo/perda lama

Pengembangan sistem transportasi

9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

4. POKOK- POKOK PERTANYAAN :

- A. Tahukah Bapak/Ibu tentang UU Lalulintas Jalan serta Peraturan lain yang berhubungan dengan transportasi ?
- B. Menurut Bapak/Ibu masalah atau kendala apa saja yang ditemui dalam persoalan transportasi ?
- C. Bagaimana Transportasi yang ideal menurut Bapak/Ibu ?
- D. Tahukah Bapak/Ibu/Sdr/i bahwa dalam penyusunan Perda masyarakat dapat berpartisipasi/ ikut serta/ memberikan usulan kegiatan yang akan dianggarkan dalam Perda ?
- E. Tahukah Bapak/Ibu tentang Perda Parisipatif ?
- F. Pernahkah Bapak/Ibu/Sdr/i ikut dalam kegiatan musyawarah rencana pembangunan (musrenbang) ?
 - Musyawarah rencana pembangunan (musrenbang) tingkat apa yang pernah diikuti ?
 - Apakah semua peserta terlibat aktif dalam musyawarah rencana pembangunan (musrenbang) tersebut ?
 -
- G. Siapakah menurut pendapat Bapak/Ibu/Sdr/i yang harus aktif dalam proses tersebut untuk diusulkan dalam Perda ?

Berdasarkan pertanyaan-pertanyaan di atas :
- H. Bagaimana komunikasi pemerintah dan masyarakat dalam penyusunan Perda menurut pendapat Bapak/Ibu/Sdr/i ?
- I. Bagaimana pengetahuan Bapak/Ibu/Sdr/i terhadap proses penyusunan/perumusan rencana kegiatan yang akan diusulkan dalam Perda ?
- J. Bagaimana menurut pendapat Bapak/Ibu/Sdr/i kontrol masyarakat terhadap perumusan/penyusunan Perda ?

Terimakasih atas waktu dan kesediaannya menjawab pertanyaan semoga bermanfaat...