

MODEL KEBIJAKAN ANTISIPATIF MENGATASI KEMACETAN LALU LINTAS DARAT DI KOTA BATAM

Siti Nur Janah, S.H., M. Hum

Bagian Ilmu Hukum, Universitas Internasional Batam
email: iinyunus@yahoo.com

Emil Adly, S.T., M. Eng

Bagian Teknik Sipil, Universitas Internasional Batam
email: Adly_zola@yahoo.co.id

Lendrawati., SH., M. Hum

Bagian Ilmu Hukum, Universitas Internasional Batam
email: Bundo29@gmail.com

ABSTARCT

Batam, a city that is leading the industry forms a metropolitan city with the goal of developing the City. Each year, the number of new vehicles to grow 5-7 %, while the road length increased only 0.1%. A part from that, in 2007 vehicles circulating in Batam reached about 204,000 units. That does not include about 5,000 illegal car's not pay the tax.

The increase in motor vehicles each year in the Batam city reached 4.05% per year. With the presence of these symptoms should not be seriously contemplated that the term preventive measures from Government Of Batam within policy.

Keywords: *policy, settle, road traffic congestion*

Transportasi merupakan salah satu sarana yang dapat menjadi media penghubung antar manusia dengan dengan tempat tujuan tertentu. Transportasi memberikan kemudahan bagi manusia dalam melaksanakan aktivitasnya sehari – hari, baik dalam pemenuhan kebutuhan hidup maupun dalam melakukan interaksi antar manusia. Kota Batam merupakan kota Metropolitan dengan industri sebagai andalan pendapatan daerah. Kota tujuan industry secara tidak langsung berdampak pada meningkatnya jumlah penduduk yang baik didasarkan dari kelahiran maupun urbanisasi. Urbanisasi berdampak pada peningkatan jumlah penduduk yang sejalan dengan itu akan berdampak pada kebutuhan sarana transportasi sebagai pemenuhan kebutuhan hidup sehari – hari. Seiring dengan peningkatan kebutuhan

transportasi tersebut, maka berdampak pada kenaikan angka kendaraan yang diakibatkan oleh kebutuhan transportasi yang semakin meningkat.

Atas dasar hal tersebut di atas, maka dipandang perlu adanya suatu kajian dengan tujuan: 1). Mengkaji peningkatan angka kendaraan yang berdampak kemacetan, 2). Menginventarisir permasalahan utama dan hambatan utama dalam hal transportasi darat di Kota Batam, 3) Membentuk model kebijakan dalam rangka mengatasi pertumbuhan kemacetan transportasi darat yang timbul di wilayah kota Batam, 4) Terbentuknya model kebijakan antisipatif dalam rangka mengantisipasi lonjakan kemacetan transportasi darat di wilayah Kota Batam, 5) Pembentukan Jurnal Publikasi terakreditasi dan bahan ajar Teknik Sipil dan Perencanaan. Metode yang digunakan dalam penelitian adalah penelitian deskriptif kuantitatif. Teknik pengumpulan data dengan menggunakan metoda kuesioner langsung dengan masyarakat kota Batam serta wawancara kepada pemangku kebijakan serta pakar yang ahli dalam bidang Transportasi. Selanjutnya data yang telah terkumpul akan diolah secara kualitatif dengan pendekatan Deskriptif Analitis, sehingga menghasilkan luaran kebijakan untuk mengantisipasi lonjakan kemacetan di Kota Batam.

Keywords: Kemacetan, Kebijakan, Transportasi Darat, Dampak

A. Latar Belakang

Transportasi merupakan salah satu sarana yang dapat menjadi media penghubung antar manusia dengan dengan tempat tujuan tertentu. Transportasi memberikan kemudahan bagi manusia dalam melaksanakan aktivitasnya sehari – hari, baik dalam pemenuhan kebutuhan hidup maupun dalam melakukan interaksi antar manusia. Transportasi membuat manusia lebih produktif karena dapat memobilisasi dari satu tempat dengan tempat lainnya dengan mudah sehingga berdampak pada efisiensi waktu, sehingga transportasi telah menjadi urat nadi kehidupan manusia baik dari segi politik, ekonomi, sosial, budaya, dan pertahanan keamanan. Transportasi secara umum berfungsi sebagai sarana yang dapat mempercepat pencapaian tujuan dalam rangka mendukung pertumbuhan ekonomi suatu wilayah dan sebagai pemersatu wilayah di dalam Negara Kesatuan Republik Indonesia. Transportasi yang terdiri dari transportasi darat, laut dan udara juga mengemban penting fungsi pelayanan publik dalam skala domestik maupun internasional. Salah satu bagian dari transportasi yaitu transportasi darat. Kendaraan bermotor merupakan sarana yang mutlak diperlukan dalam transportasi darat. Jumlah kendaraan bermotor semakin meningkat dari tahun ke tahun. Hal ini menjadi suatu indikasi bahwa masyarakat semakin membutuhkan sarana transportasi sejalan dengan bertambahnya jumlah penduduk.

Kota Batam, merupakan kota yang menuju bentuk Kota Metropolitan dengan Industri sebagai tujuan pengembangan Kota. Khususnya kota Batam yang merupakan salah satu dari kota yang menjadi Kawasan Perdagangan Bebas. Kota Batam dalam perkembangannya semakin hari semakin terasa macet terutama menjelang jam – jam orang yang sedang berangkat bekerja maupun berangkat sekolah.

Berdasarkan data yang disampaikan oleh Samsat Polda Kepri disampaikan bahwa setiap tahun sejak 2007 hingga November 2010, kendaraan roda dua maupun roda empat bertambah sekitar 12 ribu unit. Itu artinya setiap bulan sekitar 600 unit kendaraan baru terdaftar di Samsat atau sekitar 30-an unit per hari. Total kendaraan bermotor yang beredar terhitung 2007 sampai November 2010 dan terdaftar di Samsat mencapai sekitar 236.000 unit. Sementara laju pertumbuhan penduduk kota Batam dari tahun ke tahun selalu meningkat tajam. Data Batam Dalam Angka yang dirilis tahun 2010 oleh Badan Pusat Statistik menunjukkan bahwa pertumbuhan penduduk dari tahun 2005 hingga tahun 2009 menunjukkan kenaikan yang cukup signifikan.

Menurut Sadri angka pertumbuhan sebesar 3000 tersebut memiliki komposisi berimbang antara penambahan penduduk dari kelahiran dan penambahan penduduk dari aspek kedatangan (urbanisasi). Dari asumsi tersebut dapat dinilai bahwa dengan pertumbuhan tersebut maka setengah dari nilai peningkatan merupakan potensi untuk menyumbang angka kenaikan kebutuhan kendaraan bermotor. Sehingga dapat ditarik asumsi bahwa kenaikan kendaraan bermotor setiap tahunnya di kota Batam mencapai 4,05% per tahunnya. Panjangnya jumlah antrian yang terjadi di beberapa titik simpang sebidang di Kota Batam menjadi pemicu kemacetan jalan raya diikuti dengan banyaknya kendaraan berat yang berjalan tidak pada lajunya, serta banyaknya kendaraan umum yang menaikkan dan menurunkan penumpang tidak pada tempatnya, lokasi menunggu angkutan umum di pinggir jalan menjadi puncak utama kemacetan, hal ini mengingat pelayanan dari prasarana jalan sendiri masih belum seimbang bila melihat dari perkembangan jumlah kendaraan di kota Batam. Dengan adanya gejala tersebut sudah seharusnya difikirkan agar tidak menjadi parah dengan istilah tindakan preventif. Dapat di tambahkan lagi kebanyakan masyarakat kurang disiplin, sembarang dan tidak teratur dalam memarkir kendaraan, sering menorobos lampu lalu lintas pada saat lampu merah dan masih banyak lagi hal hal yang menimbulkan kemacetan.

Berdasarkan paparan di atas, maka Peneliti merumuskan permasalahan dalam bentuk bagaimana cara mengatasi kemacetan transportasi darat di kota Batam dikaitkan dengan peranan, tugas dan fungsi Pemerintah Kota Batam dalam membentuk dan mengambil suatu model kebijakan antisipatif.

B. Metode Penelitian

Dalam penelitian tahun pertama ini, Penulis menggunakan jenis penelitian studi Lapangan (*Field Research*) yang bersifat kualitatif, pendekatan yang Peneliti gunakan adalah pendekatan identifikasi masalah. Penulis menggunakan metode Pengumpulan Data berupa: *pertama* Data primer, yaitu bahan yang mempunyai kekuatan mengikat yang merupakan hasil wawancara terstruktur dari para stakeholder (para pemangku kepentingan yang secara langsung merasakan dampak kemacetan (masyarakat secara umum, pebisnis, maupun pegawai) serta pembuat kebijakan yang bersentuhan langsung dengan pengaturan lalu lintas, yaitu Dinas Perhubungan dan Kepolisian yang dalam hal ini dalam lingkup wilayah kota Batam. *Kedua*, Data sekunder yaitu data kepustakaan yang terdiri dari peraturan perundang-undangan, kebijakan pemerintah, buku, jurnal ilmiah, artikel di media cetak maupun elektronik, makalah, dan literatur lainnya yang erat hubungannya dengan pokok permasalahan dalam penelitian ini, dan dapat membantu menganalisis dan memahami data primer. *Ketiga*, Data tersier, yaitu bahan yang memberikan informasi tentang data primer dan data sekunder diantaranya adalah kamus hukum dan kamus bahasa Indonesia. Tim Peneliti telah menyebarkan kuisisioner sebanyak 20 kuisisioner sebagai *pilot project* dengan maksud apakah responden bisa mengerti dengan isi pertanyaan survey yang diberikan dan apakah hasilnya bisa dianalisis menggunakan analisis Crosstab dan analisis Chi-Square lokasi penyebaran kuisisioner ini dilakukan di beberapa 3 titik seperti di Kampus Universitas Internasional Batam, Tiban, Batu Aji dan Batam Center.

Selanjutnya setelah pilot project dianalisis kemudian dilakukan survey lagi sebanyak 400 sampel dilakukan di tempat yang sama yaitu Kampus Universitas Internasional Batam, Tiban Center, Batu Aji, Bengkong dan Batam Center.

C. Hasil Penelitian dan Pembahasan

Perubahan UUD 1945, yang dilakukan beberapa kali, mulai tahun 1999 sampai tahun 2002, yang secara keseluruhan sebanyak empat kali, telah membawa pengaruh signifikan terhadap tugas dan fungsi pemerintah, khususnya pemerintah daerah, terutama dalam kaitannya dengan penyelenggaraan pelayanan umum kepada masyarakat. Perubahan tersebut telah meletakkan dasar konstitusional bagi diselenggarakannya pelayanan umum oleh pemerintah daerah.

Paradigma kebijakan publik di era otonomi daerah yang berorientasi pada kepuasan pelanggan, memberikan arah untuk dilakukannya perubahan pola pikir aparatur pemerintah daerah, di dalam menyingkapi perubahan pola pikir dan atau pergederan paradigma penyelenggaraan pemerintahan daerah yang berorientasi pelayanan. Kebijakan penyelenggara pemerintahan daerah yang semula didasarkan pada paradigma *rule of government* yang mengedepankan prosedur, berubah atau bergeser menjadi paradigma *good governance* yang mengedepankan kebersamaan, transparansi, akuntabilitas, keadilan, kesetaraan dan kepastian hukum.

Kebijakan publik adalah keputusan-keputusan yang mengikat bagi orang banyak pada tataran strategis atau bersifat garis besar yang dibuat oleh pemegang otoritas publik. Sebagai keputusan yang mengikat publik maka kebijakan publik

haruslah dibuat oleh otoritas politik, yakni mereka yang menerima mandat dari publik atau orang banyak, umumnya melalui suatu proses pemilihan untuk bertindak atas nama rakyat banyak. Selanjutnya, kebijakan publik akan dilaksanakan oleh administrasi negara yang di jalankan oleh birokrasi pemerintah. Fokus utama kebijakan publik dalam negara modern adalah pelayanan publik, yang merupakan segala sesuatu yang bisa dilakukan oleh negara untuk mempertahankan atau meningkatkan kualitas kehidupan orang banyak. Menyeimbangkan peran negara yang mempunyai kewajiban menyediakan pelayan publik dengan hak untuk menarik pajak dan retribusi; dan pada sisi lain menyeimbangkan berbagai kelompok dalam masyarakat dengan berbagai kepentingan serta mencapai amanat konstitusi.

Secara filosofis, dengan memperhatikan isi ketentuan pasal 18 UUD 1945, terkait dengan pemerintah daerah dapat dipaparkan sebagai berikut: pertama, bahwa secara konstitusional Pemerintah Daerah menjalankan otonomi seluas-luasnya, kecuali urusan pemerintahan yang oleh undang-undang ditentukan sebagai urusan pemerintah pusat. Kedua, Pemerintah Daerah berhak menetapkan peraturan daerah dan peraturan lainnya untuk melaksanakan otonomi dan tugas pembantuan. Ketiga, susunan dan tata cara penyelenggaraan pemerintah daerah diatur dalam undang-undang. Otonomi daerah ini lebih nyata dengan diberikannya kewenangan konstitusional untuk menyelenggarakan pemilihan pimpinan tertinggi daerah beserta lembaga legislative daerah melalui pemilihan umum secara langsung, bebas dan rahasia..

Untuk merealisasikan keinginan konstitusi tersebut, secara yuridis normatif sejak tahun 1999 dibentuklah Undang-Undang pemerintah Daerah Nomor 22 tahun 1999 tentang Pemerintah daerah dan Undang-Undang Nomor 23 tahun 1999 tentang Perimbangan Keuangan Antara Pusat Daerah yang menggantikan Undang-Undang Nomor 5 tahun 1974, dan sampai saat ini telah mengalami beberapa kali perubahan, yang terakhir dengan Undang-Undang Nomor 12 tahun 2008. Dan yang terakhir dibentuk Undang-Undang Nomor 25 tentang Pelayanan Publik.

Secara yuridis pelayanan publik telah memiliki dasar hukum yang jelas, dengan harapan pelayanan publik harus dapat dilakukan dengan baik, dan dapat direspon positif oleh daerah dalam rangka meningkatkan pelayanan kepada masyarakat. Namun pada kenyataannya saat ini masih menyisakan sejumlah persoalan penyelenggaraan pemerintahan yang dinilai memiliki implikasi terhadap timbulnya kesenjangan struktur social dan ekonomi. Kesenjangan ini berkait pada buruknya pelayanan bagi setiap warga masyarakat, khususnya pelayanan jasa dan atau pelayanan administrasi lainnya oleh aparat penyelenggara pelayanan publik.¹

Berlakunya UU No. 25 tahun 2009 tentang Pelayanan Publik, sebenarnya dimaksudkan untuk memberikan kepastian hukum bagi pihak penyelenggara pelayanan publik maupun masyarakat, aparat penyelenggara merasa memiliki kewajiban hukum untuk memberikan pelayanan kepada masyarakat. Hal tersebut

¹ Dr. Husni Thamrin, Hukum Pelayanan Publik di Indonesia, Aswaja presindo, Jogjakarta, 2013 hlm 4

tercermin pada tujuan undang-undang tersebut pasal 3 sebagai berikut ² (a) Terwujudnya batasan dan hubungan yang jelas tentang hak, tanggung jawab, kewajiban, dan kewenangan seluruh pihak yang terkait dengan penyelenggaraan pelayanan publik; (b) Terwujudnya sistem penyelenggaraan pelayanan publik yang layak sesuai dengan asas-asas umum pemerintahan dan koperasi yang baik; (c) Terpenuhinya penyelenggaraan pelayanan publik sesuai dengan peraturan perundang-undangan, dan (d) Terwujudnya perlindungan dan kepastian hukum bagi masyarakat dalam penyelenggaraan publik

Berdasarkan ketentuan pasal tersebut, dapat disimpulkan bahwa pelayanan publik merupakan kewajiban pemerintah untuk dilaksanakan sebaik-baiknya, baik dalam hal pelayanan administrasi maupun pelayanan atas barang dan jasa. Kewajiban ini merupakan konsekuensi dan telah memperoleh landasan hukum yang pasti dari maksud pasal 18 UUD 1945 beserta perubahannya, UU No. 32 tahun 2004 tentang Otonomi Daerah, serta UU No. 25 tahun 2009 tentang Pelayanan Publik. Sehingga tidak cukup alasan untuk tidak memberikan pelayanan yang baik kepada masyarakat, sebab hal tersebut telah memperoleh landasan hukum yang kuat bagi masyarakat untuk mendapatkan haknya dan kewajiban bagi aparat penyelenggara negara untuk memberikan pelayanan yang terbaik.

Pelayanan Publik yang harus diberikan oleh pemerintah diklasifikasikan ke dalam 2 kategori utama:

1. Pelayanan kebutuhan dasar.

Pelayanan kebutuhan dasar ini meliputi pendidikan dasar, kesehatan, dan kebutuhan pokok masyarakat

2. Pelayanan umum

Pelayanan umum yang harus diberikan pemerintah terbagi menjadi 3 kelompok, yaitu:

a. Pelayanan administratif

pelayanan ini adalah pelayanan berupa penyediaan berbagai bentuk dokumen yang dibutuhkan oleh publik, misalnya pembuatan KTP, sertifikat tanah, akta kelahiran, akta kematian, BPKB, STNK

b. Pelayanan barang

pelayanan barang adalah pelayanan yang menghasilkan berbagai bentuk/ jenis barang yang menjadi kebutuhan publik, misalnya: jaringan telepon, penyediaan tenaga listrik, penyediaan air bersih.

c. Pelayanan jasa

Pelayanan jasa adalah pelayanan yang menghasilkan berbagai bentuk jasa yang dibutuhkan publik, misalnya: pendidikan menengah dan tinggi, pemeliharaan kesehatan, penyelenggaraan transportasi, jasa pos, sanitasi lingkungan, drainase, persampahan, jalan, trotoar, pelayanan sosial.

Pelayanan publik merupakan sebuah kewajiban bagi pemerintah, namun sebaliknya menjadi hak bagi masyarakat, untuk memperoleh dan menyelenggarakan pelayanan publik yang baik, maka setidaknya-tidaknya pelayanan publik tersebut memiliki

² Ibid, hlm 6

standar minimal yang harus diisyaratkan agar memenuhi harapan masyarakat. Standar pelayanan dimaksud, sekurang-kurangnya meliputi (1) Prosedur pelayanan (prosedur pelayanan yang dinakukan bagi pemberi dan penerima pelayanan termasuk penagduan), (2) Waktu penyelesaian (waktu penyelesaian yang ditetapkan sejak saat pengajuan permohonan sampai dengan penyelesaian pelayanan termasuk pengaduan), (3) Biaya pelayanan biaya/ tarif pelayanan termasuk perinciannya yang ditetapkan dalam proses pemberian pelayanan), (4) Produk pelayanan (hasil pelayanan yang akan diterima sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan), (5) Sarana dan prasarana (penyediaan sarana dan prasarana pelayanan yang memadai oleh penyelenggara pelayanan publik, (6) Kompetensi Petugas pemebri pelayanan (kompetensi petugas pemberi pelayanan harus ditetapkan dengan tepat berdasarkan pengetahuan keahlian ketrampilan sikap dan perilaku (yang dibutuhkan)³.

Menurut perspektif teoritik telah terjadi pergeseran paradigma pelayanan publik dari old publik administration ke model new publik management, dan akhirnya menuju model pelayanan publik baru (new public service)⁴. Dasar teori ini adalah publik harus responsive terhadap berbagai kepentingan publik yang ada. Tugas pemerintah adalah melakukan negosiasi dan mengelaborasi berbagai kepentingan masyarakat dan kelompok komunitas, ini mengandung makna bahwa karakter dan nilai yang terkandung di dalam pelayanan publik tersebut harus berisi preferensi nilai-nilai yang ada di dalam masyarakat. Karena masyarakat bersifat dinamis, maka karakter pelayanan publik juga harus senantiasa berubah mengiringi dinamika perkembangan masyarakat.

Kualitas pelayaan publik berhubungan erat dengan pelayanan yang sistematis dan komprehensif yang lebih dikenal dengan konsep pelayanan prima. Menurut Lijan, aparat pemerintah (daerah) dalam memberikan pelayanan public harus memahami variable-variabel pelayana prima, seperti yang terdapat dalam agenda perilaku pelayanan prima sector public, yaitu: (1) pemerintah yang bertugas melayani, (2) masyarakat dilayani pemerintah, (3) kebijakan yang dijadikan landasan pelayanan publik, (4) peralatan atau sarana pelayanan canggih, (5) resources yang tersedia untuk diracik dalam bentuk kegiatan pelayanan, (6) kualitas pelayanan yang memuaskan masyarakat sesuai standard an asas pelayanan masyarakat, (7) manajemen dan kepemimpinan serta organisasi pelayanan masyarakat, (8) perilaku pejabat yang terlibat dalam pelayanan masyarakat, apakah masing-masing menajalnakan fungsi mereka⁵.

³ Mustamin DM,dkk, *Mandat, Delegasi,Atribus,dan Implematasinya di Indonesia*, UII Press, 1989,hlm 63

⁴ A.G.Subarsono, *Pelayanan Publik yang Efisien, Responsif dan Nonpartisan mewujudkan Good Governance Melalui Pelayanan Publik*, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta, 2005, hlm 143

⁵ Lijan Poltak Sinambela, *refromai Pelayanan Publik, teori kebijakan dan Implementasi*, Bumi Aksara, Jakarta, 2006, hlm 8

Hakikat pelayanan publik adalah pemberian pelayanan prima, yaitu pelayanan yang diberikan kepada masyarakat/ pelanggan minimal sesuai dengan standar pelayanan prima. Bagi organisasi/ institusi yang belum mempunyai standar pelayanan prima, mengacu pada terpenuhinya keinginan pelanggan (cepat, akurat, murah, dan ramah)⁶ kepada masyarakat. Esensi dari otonomi daerah adalah kewenangan yang dimiliki oleh pemerintah daerah untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan rumah tangganya. Dalam hal pemerintah daerah diasumsikan memiliki pengetahuan dan pemahaman mengenai potensi dan kebutuhan daerah. Pengetahuan terhadap potensi dan kebutuhan daerah ini akan meningkatkan efisiensi, efektifitas dan daya tanggap dalam pelayanan publik di masing-masing daerah.. pada akhirnya kualitas pelayanan publik yang dihasilkan juga semakin memenuhi permintaan dan kebutuhan masyarakat.

Hubungan antara desentralisasi dengan pelayanan publik dapat dijelaskan sebagai berikut: (1) Masyarakat dapat lebih mudah berpartisipasi (berperan serta), dalam pembuatan putusan (kebijakan) pada tingkat lokal (daerah), karena langsung berpenaruh terhadap masyarakat. Partisipasi masyarakat dalam pelayanan publik akan meningkatkan akseptasi dan dukungan (legitimasi) dari masyarakat. Sebaliknya jika partisipasi masyarakat daerah rendah, dapat menyebabkan resistensi masyarakat terhadap pelayanan publik. (2) Komunikasi dan informasi (hubungan) antara pemerintah dan masyarakat akan lebih intensi dan mudah. Desentralisasi telah memindahkan fokus pemerintahan dari pusat ke daerah. Semakin dekatnya jarak antara masyarakat dan pemerintah daerah akan menyebabkan komunikasi yang semakin komunikatif (gangguan komunikasi juga dapat dikurangi). Masyarakat yang terinformasi dengan baik juga akan menerima pelayanan publik secara baik. Hal ini tentu juga akan menerima pelayanan publik secara baik. Hal ini tentu saja akan mengurangi distorsi informasi dan komunikasi antara pemerintah daerah dan masyarakat. (3) Performance pemerintah daerah akan lebih akuntabel karena kesadaran dan kepercayaan masyarakat yang tinggi. Desentralisasi pada esensinya adalah meningkatkan pengawasan masyarakat dalam pelayanan publik. Pengawasan masyarakat dimungkinkan karena tingkat kesadaran masyarakat dan kepercayaan masyarakat kepada pemerintah daerah. Semakin tinggi pengawasan masyarakat terhadap pemerintah daerah dalam proses pelayanan publik, maka akan semakin tinggi pula tingkat akuntabilitas pemerintahan. (4) Salah satu fungsi dari desentralisasi adalah penguatan lembaga-lembaga lokal. Dalam pelayanan publik lembaga lokal tersebut merupakan wadah artikulasi kepentingan masyarakat dan wadah pengawasan pelaksanaan kebijakan pemerintah daerah⁷.

Data pertumbuhan penduduk kota Batam dalam 5 (lima) tahun terakhir ini menurut data dari Dinas kependudukan Kota Batam menunjukkan atau

⁶ S. Lukman, Pengembangan Pelaksanaan pelayanan Prima, STIA-LAN, Jakarta, 2001, hlm 2

⁷ Loc.cit, hlm 74

memperlihatkan peningkatan yang sangat signifikan. Hal ini dapat Peneliti perlihatkan sebagaimana tabel dibawah ini

DATA PERTUMBUHAN PENDUDUK KOTA BATAM DESEMBER 2006 S/D DESEMBER 2013

No.	bulan tahun	laki-laki	perempuan	jumlah	Peningkatan	persentase	keterangan
1	Des 2006	347,575	366,385	713,960	28,173	3,95	
2	Des 2007	355,692	368,623	724,315	10,355	1.43	
3	Des 2008	455,071	444,873	899,944	175,629	19,52	Peralihan dari manual ke SIAK
4	Des 2009	506,758	481,797	988,555	88,611	8,96	
5	Des 2010	545,189	511,512	1,056,701	68,146	6,45	
6	Des 2011	588,556	549,338	1,137,894	81,193	7,14	
7	Des 2012	638,404	597,247	1,235,651	97,757	7,91	
8	Des 2013	591,180	544,232	1,135,412	-100239	8,83	Penghapusan Data Ganda Nasional

Tabel. 2. Sumber : Dinas Kependudukan dan Catatan Sipil Kota Batam 2013

Kenaikan jumlah pertumbuhan penduduk Kota Batam sebagaimana tabel diatas belum termasuk dengan kedatangan penduduk melalui 3 pelabuhan dan bandara Hang Nadim Batam yang mengalami kenaikan dalam 3 (tiga) tahun terakhir ini. Hal ini sebagaimana data yang diperoleh Peneliti dari Dinas Kependudukan Dan Catatan Sipil Kota Batam pada hingga Desember 2013 ini yang berupa tabel dibawah ini:

Rekap Jumlah Pendetang pada 3 Pelabuhan dan Bandara menurut klasifikasi jenis kunjungan pendataan tahun 2008 s.d 2013

No.	Jenis kunjungan	Tahun						Jumlah
		2008	2009	2010	2011	2012	2013	
1	kunjungan keluarga	382,160	199,168	206,811	129,110	308,470	170,513	1,396,232
2	mencari kerja	4,577	1,998	1,487	2,341	3,646	17,293	31,322
3	transit	52,276	58,866	95,847	109,530	52,713	225,940	594,872
4	berobat	1,872	812	6,908	8,276	6,938	7,378	32,184
5	usaha	42,896	49,789	62,998	84,291	41,230	128,936	410,140
6	dinas	50,192	61,193	80,658	88,018	79,902	28,402	388,365
7	wisatawan	47,935	59,166	74,694	117,742	130,068	164,547	594,152
8	lain-lain	243,228	186,499	289,110	414,959	364,081	289,565	1,787,442
9	transit TKI	66,159	40,686	25,239	30,908	16,096	5,716	184,804

	total	891,275	657,877	843,752	985,715	1,003,144	1,038,290	6,419,513
--	-------	---------	---------	---------	---------	-----------	-----------	-----------

Tabel. 3. Sumber : Koordinator 3 Pelabuhan Kedatangan dan Bandara Hang Nadim Batam 2013

Dari tabel di atas terlihat dengan jelas bahwa mulai tahun bahwa pendatang yang masuk ke Kota Batam dengan tujuan mencari pekerjaan mengalami peningkatan yang sangat signifikan pada tahun 2013 yaitu sekitar 17,293 jiwa pendatang memasuki Kota Batam, ditambah lagi dengan pendatang yang masuk ke Batam dengan tujuan untuk membuka usaha, terlihat jelas pada tabel di atas sejumlah 128,936 jiwa. Pendatang yang masuk ke Kota Batam dengan tujuan mencari kerja dan membuka usaha apabila dijumlahkan adalah sebesar 46,229 jiwa. Jumlah tersebut apabila disandingkan dengan pertumbuhan penduduk kota Batam dengan usia produktif yaitu dari usia 19 tahun hingga 50 tahun yang berjumlah 350,170 jiwa, menjadikan penduduk Kota Batam dengan usia produktif menjadi sebesar 396,399 jiwa.

Jumlah penduduk usia produktif tersebut dalam melakukan pekerjaan sehari-harinya sangat membutuhkan transportasi sebagai sarana penunjang. Menurut Bapak Sadri Khairuddin selaku Kepala Dinas Kependudukan dan Catatan Sipil Kota Batam dalam wawancara menyatakan “kepadatan penduduk Kota Batam terjadi di 3 kecamatan, yaitu kecamatan Sagulung total 176.91 jiwa, kecamatan Batam Kota 165.271 jiwa dan kemudian kecamatan Batu Aji 126.243 jiwa. Dengan kepadatan penduduk pada 3 (tiga) kecamatan tersebut berpotensi terjadi kenaikan pemakaian kendaraan bermotor, karena penduduk di 3 (tiga) kecamatan tersebut kebanyakan pada rentang usia produktif, sehingga mereka saat bekerja kebanyakan menggunakan kendaraan bermotor. Dihubungkan dengan penggunaan jalan raya, maka mereka akan menggunakan jalan raya sebagai sarana pergi ke tempat mereka bekerja.

Menurut data yang disampaikan oleh Samsat Polda Kepri Bapak Roby Karya Adi,S.IK pada tanggal 30 April 2015, disampaikan bahwa jumlah kendaraan bermotor jenis mobil penumpang yang terdaftar di Samsat Polda Kepri khusus untuk Batam berjumlah 88.362 unit, bus berjumlah 1.596 unit, mobil barang 148.106 unit, sepeda motor berjumlah 527.601 unit dan kendaraan khusus berjumlah 266 unit. Total jumlah kendaraan roda dua dan empat di Kota Batam mencapai 765.931 unit pada tahun 2015 ini. Belum termasuk kendaraan yang tidak menggunakan plat nomor kota Batam dan kendaraan yang tidak terdaftar di Samsat alias bodong dengan perkiraan sejumlah total sekitar 1.000 unit. Kota Batam yang notabene merupakan kawasan Free Trade Zone mempunyai kekhususan dalam hal perpajakan, dimana untuk semua pembeli kendaraan bermotor baik roda dua maupun roda empat tidak dikenakan PPn 10 %. Mereka baru akan dikenakan PPn kembali saat kendaraan tersebut akan di bawa keluar dari wilayah Kota Batam.

Dari hasil wawancara Tim peneliti dengan pihak Dinas Perhubungan Kota Batam pada bulan Juni 2015 diperoleh informasi bahwasanya transportasi umum yang disediakan oleh Pemerintah kota Batam saat ini adalah Bus Trans Batam

dengan jumlah armada sebanyak 10 unit. Kondisi bus tersebut saat ini sebenarnya dianggap kurang memadai karena sudah berumur diatas 7 tahun dan jadwal bus yang belum tertib. Fakta bahwasanya jumlah Bus Trans Batam yang masih sangat kurang, begitu pula dengan tingkat keamanan dan kenyamanannya, serta belum adanya penambahan trayek jalur bus Trans Batam, menjadikan masyarakat kota Batam memiliki kecenderungan untuk menggunakan transportasi pribadi dalam melakukan kegiatan sehari-harinya. Apalagi dalam beberapa tahun terakhir ini produsen kendaraan bermotor baik roda dua dan roda empat semakin gencar melakukan promosi penjualan kepada masyarakat umum dengan berbagai cara. Hal tersebut menjadikan tingkat kemacetan lalu lintas darat di kota Batam meningkat.

Untuk mendukung penelitian ini maka dilakukan penyebaran kuisisioner sehingga diperoleh analisa menggunakan **Crosstabulation** dengan hasil sebagai berikut :

1. Sepeda motor adalah jenis kendaraan yang paling banyak di miliki oleh responden.
2. Paling banyak kendaraan yang digunakan untuk bekerja/aktifitas luar responden adalah sepeda motor.
3. Paling banyak kendaraan yang dimiliki responden berjumlah 1 buah.
4. Responden menggunakan kendaraan setiap hari untuk kegiatan lainnya, kantor, sekolah dan terakhir belanja.
5. Paling banyak responden menggunakan kendaraan setiap hari untuk kegiatan lainnya.
6. Pekerjaan swasta sebagian besar mau untuk beralih ke kendaraan umum.
7. Jam kepadatan mulai aktifitas (pagi) sekitar Jam 7- 8 Pagi.
8. Jam kepadatan pulang aktifitas (siang) sekitar Jam 7 keatas.
9. Wanita lebih banyak tidak memiliki SIM dibandingkan pria.
10. Paling banyak responden yang tidak memiliki SIM adalah responden yang mempunyai tingkat pendidikan SMA/SMK.
11. Bus merupakan jenis transportasi umum yang diinginkan, kemudian kereta monorel selanjutnya adalah angkutan kota.
12. Tarif maksimal untuk transportasi umum yang diinginkan responden adalah Rp.3000-Rp.4000/Trip.
13. Jarak terjauh dari rumah ke tempat beraktifitas >5 Km.
14. Jarak dari rumah ke tempat beraktifitas sebagian besar responden sejauh > 5 Km.
15. Apabila tempat beraktifitas dilalui kendaraan umum, respoden mau beralih menggunakan transportasi umum.
16. Batas tertinggi yang mampu untuk dibayar dalam waktu 1 jam adalah Rp.500-Rp.1000, jika letak kendaraan (parkir) ditempat kerja dikenai tarif.
17. Responden akan beralih ke transportasi umum dengan urutan bus, kereta monorel, angkutan kota dan ojek.
18. Apabila bayaran tempat parkir anda melebihi kesanggupan maka responden akan beralih menggunakan jenis kendaraan bus, kereta monorel, angkutan kota dan terakhir ojek.
19. Responden sanggup mengendarai kendaraan > 40 menit
20. Responden akan berpindah ke transportasi umum apabila waktu yang

diperlukan menuju ketempat beraktifitas sama dengan kesanggupan untuk mengendari kendaraan.

21. Responden akan berpindah ke transportasi umum jika transportasi di Batam dilakukan perbaikan secara menyeluruh, dari segi fasilitas, kenyamanan, keamanan, terjangkau serta menyebar ke berbagai kawasan.

Dari hasil penyebaran kuisisioner dan dikaitkan dengan data yang diperoleh Peneliti dilapangan menunjukkan tingkat kemacetan lalu lintas darat di Kota Batam akibat dari pertumbuhan penduduk yang signifikan baik karena migrasi penduduk maupun tingkat kelahiran yang dibarengi dengan penggunaan kendaraan bermotor baik roda dua maupun roda empat pribadi menjadikan lalu lintas darat di Kota Batam semakin parah, sehingga sangat diperlukan suatu model kebijakan publik untuk mengatasi kemacetan tersebut.

D. Kesimpulan

Untuk mengatasi kemacetan lalu lintas darat di kota Batam yang semakin parah hingga level F, dalam penelitian ini Peneliti menyusun suatu Draft Policy Brief yang diserahkan kepada Pemangku Kebijakan Kota Batam ini, dimana beberapa kebijakan publik yang dibuat oleh Peneliti serta dengan melakukan Forum group Diskusi dengan adalah sebagai berikut: (1) Pengendalian kembali kebijakan terhadap kendaraan yang masuk ke Batam "one in one out", dengan melakukan pemusnahan/ penghancuran terhadap kendaraan wajib uji khusus taksi dan jenis angkutan lainnya baik kendaraan bermotor ex Singapura maupun dari dalam negeri yang telah melampaui batas usia yang akan diatur lebih lanjut dalam Peraturan Wali Kota Batam. (2) Mengusulkan kepada pemerintah pusat agar melakukan peninjauan ulang terhadap kebijakan insentif yang diberikan kepada pengusaha pemasok mobil ke wilayah FTZ Batam yang selama ini berlaku secara umum, yang seharusnya untuk keperluan kegiatan industri/ fasilitas pendukung industri. (3) Membuat Peraturan Daerah terhadap kendaraan bermotor yang berasal dari wilayah lain ketika masuk wilayah FTZ Batam dan berkoordinasi dengan pemerintah pusat (kemenkeu, kemenperindag, kemenhub). (4) Menambah ruas jalan, lengan simpang dengan berkoordinasi dengan BP Kawasan sebagai pengelola lahan di kota Batam. (5) Melakukan penambahan atau ketersediaan moda angkutan umum massal yang murah yaitu Bus Trans Batam yang aman, nyaman, representatif, beserta sarana prasarana pelengkap lainnya seperti Halte/Shelter. (6) Melakukan pengendalian berupa kebijakan terhadap pemasukan kendaraan bermotor di kota Batam melalui Peraturan daerah dengan menerapkan pajak progresif terhadap pemilik kendaraan lebih dari 1 dalam satu kartu keluarga dan atau satu alamat rumah. (7) Membuat kebijakan pembedaan penggunaan kendaraan bermotor pribadi pada hari-hari kerja dan hari-hari libur dengan menerapkan nomor khusus. (8) Melakukan penataan ulang terhadap jaringan trayek dan jumlah armada angkutan untuk masing-masing trayek se kota Batam, baik terhadap angkutan umum maupun Bus Trans Batam. (9) Penertiban kawasan lalu lintas, terutama fungsi bahu jalan yang digunakan untuk

berjualan maupun yang digunakan untuk parker yang tdiak sesuai peruntukkannya dengan membuat Peratruan Daerah. (10) Menertibkan mobil angkutan umum, terutama pemberhentiannya denga membuat halte-halte yang memadai. (11) Melakukan koordinasi dengan pihak kepolisian berkaitan dengan jam pengoperasian angkutan barang dan alat-alat berat yang diatur dalam Peraturan Walikota. (12) Membatasi pemberian ijin Agen Pemilik Merek sesuai dengan pemberian batas maximum atau ideal yang ditetapkan dalam Peraturan Walikota.(13) Pembangunan Fly over pada beberapa simpang pada jalan protokol. (14) Membangun transportasi monorel dan sarana pendukung tarnsporatsi modern.

E. Daftar Pustaka

- Ahmad Rizani.2013 *Evaluasi Kinerja Jalan Akibat Hambatan Samping*. Jurusan Teknik Sipil Politeknik Negeri Banjarmasin. April 2013, Volume 1, Nomor 1
- Akcelik R., 2002. *aaSIDRA User Guide*, Akcelik & Associates Pty Ltd., Victoria Australia.
- Alhadar Ali . Analisis Kinerja Jalan Dalam Upaya Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas Pada Ruas Simpang Bersinyal Di Kota Palu. Jurnal SMARTek, Vol. 9 No. 4. Nopember 2011: 327 – 336.
- UI. <http://www.digilib.ui.ac.id/opac/themes/libri2/detail.jsp?id=108748>
- Arnetha Sari Raintung. Jurnal Ilmiah Media Engineering Vol. 2, No. 1, Maret 2012 Issn 2087-9334 (75-83). *Perbandingan Pengukuran Kinerja Simpang Bersinyal A. Faroby Falatehan. Kebijakan mengatasi kemacetan lalu lintas di Kota*. Tesis S2. Menggunakan Program Aasidra 2.0 Dan Mkji 1997
- Astuti Julia Djumati M. J. Paransa, T. K. Sendow, F. M. Jansen. *Evaluasi Kinerja Simpang Bersinyal Menggunakan Program Aasidra*. Jurnal Sipil Statik Vol.1 No.5, April 2013 (350-357) Issn: 2337-6732 – 350
- Banks james H, 2004. *Introduction to Transportation Engineering.2nd Edition*. Singapore.
- Clarkson H.Oglesby and R.Gary Hicks, 1999, “Teknik Jalan Raya, edisi keempat jilid II”, Penerbit Erlangga
- Hardiyansyah,2003 *Kualitas Pelayanan Publik Konsep, Dimensi, Indikator dan Implementasinya*, Yogyakarta, Gava Media
- Husni Thamrin, 2011, *Hukum Pelayanan Publik Di Indoenesia*, Aswaja Pressindo, Yogyakarta.
- Hessel Nogi S. Tangkilisan,2003, “Teori dan Konsep Kebijakan Publik” dalam *Kebijakan Publik yang Membumi, konsep, strategi dan kasus*, Yogyakarta : Lukman Offset dan YPAPI, 2003.
- J.E. Hosio, 2007, *Kebijakan Publik dan Desentralisasi : Essai-Essai dari Sorong*.

Lasbang Yogyakarta.

- Riswandha Imawan, 2004, *Hubungan Antar Lembaga dan Pemerintahan, Sistem Politik dan Pemerintahan Indonesia (Kumpulan Tulisan)*. Program Pasca Sarjana Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta.
- Septiana Arum, R. Mulyo Hendarto. *Analisis Usulan Kebijakan Solusi Kemacetan Lalulintas Di Kawasan Tembalang Semarang*. Diponegoro Journal Of Economics Volume 1, Nomor 1, Tahun 2012, Halaman 1-10. [Http://Ejournal-S1.Undip.Ac.Id/Index.Php/Jme](http://Ejournal-S1.Undip.Ac.Id/Index.Php/Jme)
- Santoso, Idwan. 1997. *Manajemen Lalulintas Perkotaan*. Bandung: Institut Teknologi Bandung
- Sinulingga, D, Budi, 1999, *Pembangunan Kota, Tinjauan Regional dan Lokal*, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta.
- Soesilowati, Ety. 2008. *Dampak Pertumbuhan Ekonomi Kota Semarang Terhadap Kemacetan Lalulintas Di Wilayah Pinggiran Dan Kebijakan Yang Ditempuhnya*. *Jurnal Ekonomi dan Kebijakan vol 1*, Semarang : Universitas Negeri Semarang
- Siti Aminah. *Transportasi Publik Dan Aksesibilitas. Masyarakat Perkotaan* Jurusan Ilmu Politik Fisip. Universitas Airlangga.
- Subarsono, AG., 2004, *Analisis Kebijakan Publik, Konsep, Teori dan Aplikasi*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta. .
- Thomas R. Dye, *Understanding Publik Policy*, Prentice-Hall, Ne Jersey, 1981.
- Tataming Edy Susanto, Theo K. Sendow, Oscar H. Kaseke, Sompie Diantje. 2014. *Analisis Besar Kontribusi Hambatan Samping Terhadap Kecepatan Dengan Menggunakan Model Regresi Linier Berganda* .*Jurnal Sipil Statik Vol.2 No.1*, Januari 2014 (29-36) ISSN: 2337-6732
- Tamin Ofyar z. 2000. *Perencanaan dan permodelan Transportasi*. ITB.Bandung Universitas Widyagama malang. PHK TIK K1.
- Wohl, M., & Hendrikson C, 1984, *Transportation Investment Pricing Principles: An Introduction for Engineers Planners and Economists*, New York, John Wiley & Son
- William N. Dunn, 1994, *Publik Policy Analysis: An Introduction*, Prentice-Hall International, Englewood Cliffs, New Jersey.
- Winarno Budi). 2008, *Kebijakan Publik Teori & Proses*. Yogyakarta: MedPress (Anggota IKAPI)

a. BIODATA PENELITI 1

1.	Nama lengkap	Siti Nur Janah,SH.,MHum
----	--------------	-------------------------

2.	Jenis Kelamin	Perempuan
3.	Tempat dan Tanggal Lahir	Magelang, 12 April 1979
4.	E-mail	iinyunus@yahoo.com
5.	Nomor Telepon/HP	+62 81536315565
6.	Alamat Kantor	Universitas Internasional Batam, Jl. Gajah Mada Sei-Ladi, Baloi-Batam (29442)
7.	Nomor Telepon/Faks	0778-7437111/0778-7437112

Riwayat Pendidikan

	S-1	S-2	S-3
Nama Perguruan Tinggi	Universitas Gajah Mada	Universitas Gajah Mada	-
Bidang Ilmu	Hukum Perdata	Magister Hukum Bisnis	-
Tahun Masuk - Lulus	2004	2008	-

b. BIODATA PENELITI 2

8.	Nama lengkap	Lendrawati ,SH.,MHum
9.	Jenis Kelamin	Perempuan
10.	Tempat dan Tanggal Lahir	Padang, 16 November 1968
11.	E-mail	Bundo29@gmail.com
12.	Nomor Telepon/HP	+62 8217 3999 517
13.	Alamat Kantor	Universitas Internasional Batam, Jl. Gajah Mada Sei-Ladi, Baloi-Batam (29442)
14.	Nomor Telepon/Faks	0778-7437111/0778-7437112

Riwayat Pendiidkan

	S-1	S-2	S-3
Nama Perguruan Tinggi	Universitas Andalas	Universitas Gajah Mada	-

Bidang Ilmu	Hukum Perdata	Magister Hukum Bisnis	-
Tahun Masuk - Lulus	1987	2005	-

c. BIODATA PENELITI 3

15.	Nama lengkap	Emil Adly, ST.,M.Eng
16.	Jenis Kelamin	Laki-laki
17.	Tempat dan Tanggal Lahir	Bengkalis,12 Juni 1982
18.	E-mail	Adly_zola@yahoo.co.id / emil@uib.ac.id
19.	Nomor Telepon/HP	+6281365066228
20.	Alamat Kantor	Universitas Internasional Batam, Jl. Gajah Mada Sei-Ladi, Baloi-Batam (29442)
21.	Nomor Telepon/Faks	0778-7437111/0778-7437112

Riwayat Pendidikan

	S1	S2
Nama Perguruan Tinggi	Universitas Islam Indonesia	University Kebangsaan Malaysia
Bidang Ilmu	Hidro	Transportasi
Tahun Masuk-Lulus	2000-2005	2007-2009
Judul Skripsi/Tesis	Redesain bendung Mricam Jogjakarta	Kepuasan Masyarakat Terhadap Perkhidmatan Dan Kawalan Keselamatan Di Pelabuhan Bandar Seri Laksamana Bengkalis Indonesia
Nama Pembimbing	DR.Ruzardi	Prof.DR. Riza Atiq O.K