

ANALISIS PRIORITAS KEBIJAKAN PENANGANAN KEMACETAN JALAN RAYA SERPONG KOTA TANGERANG SELATAN

Wisnu Mahardhika Putera

Email : wmahardhikap@gmail.com

R Mulyo Hendarto

Email : mulyohendarto@yahoo.com

Nugroho SBM

Departemen IESP Fakultas Ekonomika dan Bisnis Universitas Diponegoro

Email : nugroho.sbm@gmail.com

Received: February 2018; Accepted: May 2018; Available online: July 2018

Abstrak

Jalan Raya Serpong menghubungkan Kota Tangerang Selatan dengan beberapa kabupaten dan kota di sekitar Kota Tangerang Selatan. Meskipun demikian, Jalan Raya Serpong memiliki tingkat pelayanan jalan (*level of service*) yang rendah yaitu sebesar 0,807 yang berarti Jalan Raya Serpong tergolong ke dalam jalan yang macet. Tujuan penelitian ini adalah untuk menentukan prioritas kebijakan untuk menangani kemacetan di Jalan Raya Serpong Kota Tangerang Selatan. Penelitian ini menggunakan metode Analisis Hirarki Proses (AHP). Metode ini digunakan dalam menganalisis 10 kebijakan penanganan kemacetan di Jalan Raya Serpong Kota Tangerang Selatan yang diusulkan oleh *key-person*. Alternatif-alternatif tersebut dibagi ke dalam tiga aspek, yaitu Aspek Ekonomi, Aspek Sosial dan Budaya, dan Aspek Infrastruktur. Ada tiga jenis responden yang turut serta dalam menganalisis alternatif-alternatif tersebut, yaitu *Key-person*, Pengguna Jalan Raya Serpong, dan Penduduk Sekitar Jalan Raya Serpong. Responden *Key-person* terdiri dari 5 responden yang berkompeten dalam bidang transportasi, responden pengguna Jalan Raya Serpong sebanyak 30 responden, dan responden penduduk sekitar Jalan Raya Serpong sebanyak 30 responden. Hasil penelitian, aspek yang menjadi prioritas dalam menangani kemacetan di Jalan raya Serpong adalah aspek infrastruktur dengan alternatif pembangunan *flyover* yang memiliki rasio inkonsistensi sebesar 0,03 atau kurang dari 0,10 yang berarti analisis ini konsisten dan dapat diterima untuk dijadikan sebuah prioritas dalam penanganan kemacetan di Jalan Raya Serpong Kota Tangerang Selatan. Alternative pembangunan *flyover* merupakan prioritas tertinggi di antara alternatif-alternatif lainnya.

Kata Kunci : Analisis Hirarki Proses, Penanganan Kemacetan, Jalan Raya Serpong.

Abstract

Serpong Highway has a major role in connecting South Tangerang City to some neighboring districts and cities. Although holding an important role, Serpong Highway has 0,807 of level of service which is low and Serpong Highway can be interpreted as a congested street. This Research aims to solve the congestion happened in Serpong Highway. This Research uses Analytical Hierarchy Process (AHP). This method is used to analyze 10 policies to solve the congestion happened in Serpong highway proposed by key-person respondents. Alternatives are divided into three different aspects: Economic Aspect, Social and Cultural Aspect, and Infrastructure Aspect. Those whole alternatives would be analyzed by three different type of respondents: Key-person, Serpong Highway User, Residents Around Serpong Highway. Key-person as many as 30 respondents, Serpong Highway User as many as 30 respondents, and Residents Around Serpong Highway as many as 30 respondents. Based on this research, Infrastructure Aspect with building flyover alternative became a prioritized alternative with inconsistency ratio of 0,03 or less than 0,10 which means that this analysis is consistent and acceptable as a priority in solving Serpong Highway Congestion. Building flyover alternative is the highest priority among other priorities.

Keywords : Analytical Hierarchy Process, Congestion Solving, Serpong Highway.

How to Cite: Putera, W.M.. & SBM, N. (2018). Analisis Prioritas Kebijakan Penanganan Kemacetan Jalan Raya Serpong Kota Tangerang Selatan. *Media Ekonomi dan Manajemen*, 33(2), 164-174.

PENDAHULUAN

Kota merupakan suatu sistem jaringan kehidupan yang ditandai dengan kepadatan penduduk dan intensitas kegiatan yang tinggi (Yunus, 2002). Peningkatan jumlah penduduk di kota besar menyebabkan harga lahan pemukiman meningkat, sehingga menyebabkan pergeseran penduduk ke kawasan pinggiran kota (*urban fringe area*) yang pada akhirnya menimbulkan perkembangan lokasi pemukiman di pinggiran kota. Perkembangan tersebut menyebabkan wilayah administratif yang berdekatan dengan kota besar dapat berkembang menjadi sebuah daerah otonom baru dari pemekaran daerah induknya.

Tingginya harga pemukiman di Jakarta menyebabkan penduduk yang memiliki kegiatan di Jakarta lebih memilih untuk tinggal di kota-kota terdekat di sekitar Jakarta dan melakukan perjalanan setiap hari pergi dan pulang menuju dan dari tempat kegiatan mereka (Adisasmita, 2011). Kota-kota terdekat yang akan menjadi pilihan bagi para kaum komuter untuk tinggal ialah kota Depok, Kota Tangerang Selatan, Kota Tangerang, dan Kota Bekasi.

Kota Tangerang Selatan merupakan salah satu kota yang menjadi pilihan bagi masyarakat komuter untuk bertempat tinggal karena lokasinya yang sangat berdekatan dengan DKI Jakarta. Hal ini memicu pertumbuhan penduduk di Kota Tangerang Selatan, tercatat rata-rata pertumbuhan penduduk di Kota Tangerang Selatan tahun 2011 sampai dengan tahun 2016 rata-rata tumbuh 3,28 persen per tahunnya. Pertumbuhan penduduk tersebut ditunjukkan oleh Tabel 1.

Tabel 1. Pertumbuhan penduduk Kota Tangerang Selatan Tahun 2011-2016

Tahun	Jumlah Penduduk	Pertumbuhan
2011	1.355.926	-
2012	1.405.170	3,63
2013	1.443.404	2,72
2014	1.492.999	3,44
2015	1.543.209	3,36
2016	1.593.812	3,27

Sumber : BPS Kota Tangerang Selatan (2017)

Peningkatan Jumlah penduduk akan meningkatkan tingkat mobilitas penduduk yang akhirnya mendorong jumlah permintaan akan transportasi (Adisasmita, 2011). Peningkatan jumlah permintaan akan transportasi dapat dilihat melalui peningkatan jumlah kendaraan pribadi di Kota Tangerang Selatan yang ditunjukkan oleh Tabel 2.

Tabel 2. Pertumbuhan penduduk Kota Tangerang Selatan Tahun 2011-2016

Tahun	Jumlah Kendaraan	Pertumbuhan
2011	533.740	-
2012	585.063	9,61
2013	674.096	15,22
2014	796.335	14,12
2015	844.211	9,73
2016	918.445	8,79

Sumber : Samsat Kota Tangerang Selatan (2017)

Peningkatan jumlah kendaraan di Kota Tangerang Selatan yang tidak diimbangi oleh penyediaan sarana dan prasarana transportasi yang memadai menyebabkan munculnya permasalahan transportasi. masalah tersebut adalah kemacetan atau menurunnya tingkat pelayanan jalan raya, semakin meningkatnya jumlah kecelakaan, semakin tingginya tingkat polusi udara dan suara, serta peningkatan biaya transportasi akibat dari terjadinya tundaan yang menyebabkan waktu tempuh kendaraan untuk jarak tempuh tertentu menjadi lebih lambat dari waktu tempuh yang seharusnya (Adisasmita, 2011).

Salah satu ruas jalan di Kota Tangerang Selatan yang terdapat kemacetan di ruas jalannya adalah Jalan Raya Serpong dengan tingkat pelayanan jalan sebesar 0,807 atau berada dalam kategori D sehingga perlu dilakukan penanganan untuk mengatasi kemacetan tersebut. faktor yang menyebabkan kemacetan di ruas Jalan Raya Serpong yaitu (1) Peningkatan jumlah kendaraan bermotor tidak diimbangi dengan pengembangan sarana dan prasarana transportasi yang baik di ruas Jalan Raya Serpong (2) adanya stasiun kereta api yang menarik banyak orang untuk melintas di

Jalan Raya Serpong (3) adanya kegiatan Pasar Serpong yang sangat berdekatan dengan pusat keramaian lain yaitu Stasiun Serpong (4) adanya perlintasan sebidang (5) banyaknya pedagang yang berjualan di bahu jalan (6) Perilaku pengemudi angkutan kota yang menunggu penumpang di depan Pasar Serpong dan di depan Stasiun Serpong (7) adanya penyempitan jalan di dekat perempatan Muncul (8) Banyaknya kereta api yang melintas pada perlintasan kereta api Serpong (9) adanya kendaraan berat yang melintas (Syaiful, Dinas Perhubungan, Komunikasi Personal 21 Juni 2017).

Berdasarkan diskusi yang dilakukan dengan *key-person* yang berkompeten dibidang transportasi, didapatkan 10 alternatif kebijakan lain yang dapat diprioritaskan untuk mengatasi kemacetan di Jalan raya Serpong. Alternatif kebijakan tersebut dapat digolongkan dalam 3 kriteria aspek, yaitu (1) aspek ekonomi antara lain pengoptimalan pajak progresif, menaikkan harga kredit kendaraan bermotor, menurunkan tarif kendaraan umum. (2) aspek sosial dan budaya yang meliputi membudayakan *carpool*, meningkatkan minat untuk menggunakan kendaraan umum, menertibkan pedagang yang berjualan di bahu Jalan Raya Serpong dan (3) aspek infrastruktur yang meliputi pembangunan *flyover*, pelebaran Jalan Raya Serpong, Penggunaan *Intelligence Transportation system*, Optimalisasi penyediaan sarana angkutan umum massal Trans Angrek

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis prioritas kebijakan penanganan kemacetan yang ditawarkan oleh *key-person* guna menangani permasalahan kemacetan di Jalan Raya Serpong Kota Tangerang Selatan.

TELAAH PUSTAKA

Kota

Adisasmita dan Adisasmita (2011) mendefinisikan kota sebagai suatu tempat di mana terdapat konsentrasi penduduk beserta kegiatannya (yang makin lama bertambah jenis dan intensitas kegiatannya).

Arah Perkembangan Kota

Daldjoeni (2014) menjelaskan adanya dua daya yang menyebabkan kota berekspansi, yaitu daya sentripetal dan daya sentrifugal. Daya sentripetal adalah daya yang mendorong penduduk dan berbagai kegiatan usahanya untuk bergerak ke dalam kota, sedangkan daya sentrifugal adalah daya yang mendorong penduduk dan berbagai usahanya untuk bergerak ke luar kota dan menciptakan dispersi kegiatan manusia dan relokasi sektor-sektor dan zona-zona kota.

Faktor Penentu Arah Perkembangan Kota

Faktor-faktor yang mendorong gerak sentripetal adalah: (1) adanya berbagai pusat pelayanan, seperti pusat pendidikan, pusat perbelanjaan, pusat hiburan dan sebagainya; (2) mudahnya akses layanan transportasi seperti pelabuhan, stasiun kereta, terminal bus, serta jaringan jalan yang bagus; (3) tersedianya beragam lapangan pekerjaan dengan tingkat upah yang lebih tinggi. Sedangkan faktor-faktor yang mendorong gerak sentrifugal adalah: (1) adanya gangguan yang berulang seperti macetnya lalu lintas, polusi, dan gangguan bunyi-bunyian yang menimbulkan rasa tidak nyaman; (2) harga tanah, pajak maupun sewa di luar pusat kota yang lebih murah jika dibandingkan dengan pusat kota; (3) keinginan untuk bertempat tinggal di luar pusat kota yang terasa lebih alami (Daldjoeni, 1992).

Klasifikasi Kota

Jika ditinjau berdasarkan jumlah penduduknya, kota dapat dibagi menjadi empat klasifikasi yaitu (Harmantyo, 2007):

- kota kecil (kurang dari 100.000 jiwa)
- kota besar (500.000 jiwa)
- kota metropolis (1 juta jiwa)
- kota megalopolis (di atas 1 juta jiwa)

Interaksi Spasial

Interaksi spasial disebabkan oleh beberapa faktor yaitu (1) perbedaan kemampuan sumber daya (satu daerah

berlebihan, sementara daerah lain kekurangan) (2) adanya fungsi jarak yang diukur dalam biaya dan waktu (3) karakteristik khusus dari komoditas yang ditransfer (Todaro, 2011).

Pengertian Lahan Dan Tata Guna Lahan

Sadyohutomo (2016) mengemukakan bahwa lahan berbeda dengan tanah. Istilah tanah lebih mengarah pada tubuh tanah (*soil*) dan materi tanah (*materials*) yang menekankan pada sifat fisik tanah secara kimiawi dan organik. Sementara itu lahan lebih dikaitkan pada unsur pemanfaatan / peruntukan / penggunaan dari bentang tanah dalam hal ini dipahami sebagai ruang.

Klasifikasi Penggunaan Lahan

Malingreau (1978) dalam Ritohardoyo (2013) mendefinisikan penggunaan lahan sebagai segala macam campur tangan manusia, baik secara permanen ataupun secara sementara terhadap suatu sumber daya alam dan sumber daya buatan, yang secara keseluruhan disebut lahan, dengan tujuan untuk mencukupi kebutuhan manusia baik secara spiritual ataupun secara kebendaan ataupun keduanya.

Pola Penggunaan Lahan Kota

Pola penggunaan lahan kota memiliki ciri sebagai berikut (Reksohadiprojo dan Karseno, 2001):

1. Keputusan orang dalam penggunaan lahan sangat ditentukan oleh *Scale Economies* dan aglomerasi
2. Tempat-tempat yang dekat dengan berbagai fasilitas sangat diminati oleh orang-orang karena biaya transportasi akan lebih murah.
3. Minat orang-orang terhadap lingkungan dengan penduduk sekitar yang memiliki sifat baik lebih tinggi.

Permintaan Fasilitas Transportasi

Permintaan fasilitas transportasi tidak berdiri sendiri, melainkan tersembunyi di balik permintaan lain (*derived demand*). Permintaan akan jasa angkutan, baru timbul ketika ada hal-hal yang memicunya

misalnya keinginan untuk pergi berekreasi keinginan untuk berbelanja, keinginan untuk bersekolah, dan sebagainya (Nasution, 2004).

Masalah Lalu Lintas di Daerah Urban

H.A. Adler (1983) dalam Adisasmita dan Adisasmita (2011) mengemukakan gejala lalu lintas yang ada di negara berkembang antara lain sebagai berikut:

1. Keadaan prasarana jalan raya pada umumnya sempit dan kualitasnya di bawah standar.
2. Pertumbuhan Jumlah kendaraan bermotor tidak sebanding dengan pertumbuhan jalan raya yang tersedia.
3. Banyaknya kendaraan berkecepatan lambat seperti dokar dan becak
4. Kedisiplinan, kesopanan, dan kesadaran berlalu lintas para pemakai jalan raya masih kurang.
5. Sebahagian pengaturan lalu lintas masih dirasakan belum mampu menjamin kelancaran lalu lintas.

Kemacetan

Kemacetan adalah kondisi dimana arus lalu lintas yang lewat pada suatu ruas jalan yang ditinjau melebihi kapasitas penggal jalan tersebut yang mengakibatkan kecepatan kendaraan yang melewatinya mendekati nol sehingga menyebabkan terjadinya antrean (PKJI, 2014).

Dampak Negatif Kemacetan

Kemacetan lalu lintas kendaraan bermotor menimbulkan dampak negatif dalam berbagai aspek, yaitu (1) mengurangi (mengganggu) kelancaran lalu lintas sehingga waktu tempuh perjalanan menjadi lebih lama karena kecepatan kendaraan berkurang per satuan waktu (2) konsumsi bahan bakar meningkat akibat dari waktu perjalanan yang lama dan tidak mematikan mesin kendaraan (3) menimbulkan polusi (pencemaran) udara yang pada akhirnya berdampak negatif terhadap kesehatan manusia (Adisasmita, 2011).

Transportasi

Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain, dalam transportasi terlihat ada dua unsur terpenting yaitu (Adisasmita, 2011) :

1. Pemindahan atau pergerakan (*movement*).
2. Secara fisik mengubah tempat dari barang (komoditi) dan penumpang ke tempat lain.

METODE PENELITIAN

Variabel Penelitian

Variabel yang akan digunakan adalah alternatif-alternatif kebijakan dalam menangani kemacetan Jalan Raya Serpong. Berikut adalah variabel penelitian dan definisi operasional dalam penelitian ini

1. Aspek ekonomi merupakan aspek yang mengukur sebuah permasalahan secara kuantitatif melalui kebijakan ekonomi. Dalam penelitian ini kebijakan tersebut meliputi
 - a. Peningkatan harga kredit kendaraan bermotor
 - b. Optimalisasi pajak progresif
 - c. Penurunan tarif kendaraan umum
2. Aspek sosial budaya merupakan aspek yang berkaitan dengan perilaku seorang individu maupun kelompok dalam kehidupan sosial. Dalam kasus ini untuk mengatasi kemacetan lalu lintas dilakukan melalui perubahan perilaku para pengguna Jalan Raya Serpong.
 - a. Mengubah perilaku pengguna kendaraan bermotor untuk beralih ke kendaraan umum.
 - b. Membudayakan *carpool* atau berangkat bersama-sama
 - c. Penertiban pedagang yang berjualan di bahu Jalan Raya Serpong.
3. Aspek Infrastruktur yaitu aspek yang berkaitan dengan pembangunan dan pengadaan sarana dan prasarana transportasi dalam mengatasi permasalahan yang ada. Alternatif kebijakan pada aspek ini antara lain:
 - a. Pembangunan *flyover* pada perlintasan kereta api stasiun serpong

sehingga arus lalu lintas tidak terhenti saat kereta api melintas.

- b. Pelebaran Jalan Raya Serpong
- c. Penggunaan *Intelligence Transportation System* (ITS).
- d. Optimalisasi SAUM melalui penambahan koridor serta armada Trans Anggrek khususnya dengan penambahan koridor yang melintasi jalan Raya Serpong

Populasi dan Sampel

Populasi dalam penelitian ini adalah *Key-persons*, warga yang tinggal di sekitar Jalan Raya Serpong, dan masyarakat pengguna Jalan Raya Serpong. Populasi dalam penelitian ini antara lain adalah:

1. *Key-persons*
 - a. Bappeda Kota Tangerang Selatan
 - b. Dishubkominfo Kota Tangerang Selatan
 - c. Satlantas Kota Tangerang Selatan
 - d. Pakar Teknik Kota Tangerang Selatan
 - e. Polisi sektor Serpong
2. Masyarakat sekitar Jalan Raya Serpong yang terdiri dari tiga kelurahan yaitu:
 - a. Kelurahan Cilenggang (11.327 Jiwa)
 - b. Kelurahan Serpong (21.930 Jiwa)
 - c. Kelurahan Kademangan (27.192 Jiwa)
3. Pengguna Jalan Raya Serpong
 - a. Pengguna kendaraan roda dua
 - b. Pengguna kendaraan roda empat
 - c. Pengguna angkutan umum
 - d. Supir angkutan umum/bus

Jenis dan Sumber Data

Dalam penelitian ini digunakan dua jenis data yaitu data primer dan data sekunder. Data primer merupakan data yang diperoleh dan diolah oleh peneliti secara langsung. Data sekunder merupakan data yang diperoleh melalui hasil dari survei yang telah dilakukan oleh institusi yang terkait seperti BPS, Bappeda, dan Dishubkominfo. Data primer yang digunakan dalam penelitian ini diperoleh melalui wawancara dengan *key-persons*, masyarakat yang tinggal di sekitar Jalan Raya Serpong, dan Pengguna Jalan Raya Serpong.

Data sekunder yang digunakan antara lain:

- a. Data jumlah penduduk Kota Tangerang Selatan (2011-2016)
- b. Data Jumlah kendaraan bermotor pribadi di Kota Tangerang Selatan (2011-2017)
- c. Pola tata guna lahan di Kota Tangerang Selatan. (2014)

Metode Pengumpulan Data

Penelitian ini menggunakan metode pengumpulan data antara lain:

1. *Sampling Purposive*

Sampling purposive adalah teknik penentuan sampel dengan suatu pertimbangan (Sugiyono, 2012). Tema utama penelitian ini adalah kemacetan lalu lintas sehingga sampel sumber datanya adalah orang-orang yang ahli di bidang lalu lintas yang diwakili oleh lima orang *key-persons* serta orang-orang yang mengalami kemacetan lalu lintas di Jalan Raya Serpong dan masyarakat yang tinggal di sekitar Jalan Raya Serpong yang masing-masing berjumlah 30 orang.

2. *Sampling Kuota*

Sugiyono (2012) mengemukakan *sampling kuota* adalah teknik untuk menentukan sampel dari populasi yang mempunyai ciri-ciri tertentu sampai jumlah (kuota) yang diinginkan. Dalam penelitian ini kuota yang diinginkan adalah 5 orang *key-person*, 30 orang pengguna Jalan Raya Serpong, dan 30 orang penduduk di kelurahan Serpong, Cilenggang, dan Kademangan.

Metode Analisis

Penelitian ini menggunakan analisis hirarki proses (*Analytical Hierarchy Process*) atau AHP. AHP dapat diandalkan dalam penelitian ini karena dalam AHP suatu prioritas disusun dari berbagai pilihan yang dapat berupa kriteria yang sebelumnya telah didekomposisi terlebih dahulu, sehingga penetapan prioritas didasarkan pada suatu proses yang terstruktur (hierarki)

dan masuk akal. Sehingga AHP membantu memecahkan persoalan yang kompleks dengan menyusun suatu hirarki kriteria, dinilai secara subjektif oleh pihak yang berkepentingan (*key-persons*) lalu menarik berbagai pertimbangan guna mengembangkan bobot atau prioritas (Saaty & Vargas, 1994).

Dalam menyelesaikan persoalan dengan metode AHP ada beberapa prinsip dasar yaitu:

1. *Decomposition*

Decomposition merupakan tahap pemecahan masalah ke dalam tingkatan hirarki proses pengambilan keputusan, dimana setiap unsur atau elemen saling berhubungan. Untuk mendapatkan hasil yang akurat, pemecahan yang dilakukan terhadap unsur-unsur dilakukan sampai tidak mungkin dilakukan pemecahan lebih lanjut lagi, sehingga beberapa hirarki dari persoalan yang hendak dipecahkan didapatkan.

2. *Comparative Judgment*

Comparative Judgment adalah proses perbandingan terhadap beberapa kriteria maupun alternatif pada tingkatan yang sama. Sehingga didapatkan prioritas dari kriteria-kriteria maupun alternatif-alternatif yang digunakan dalam suatu penelitian.

3. *Synthesis of Priority*

Dari setiap matriks perbandingan kemudian dicari nilai *eigen vector*-nya untuk mendapatkan prioritas lokal (*local priority*). Karena matriks perbandingan terdapat pada setiap tingkat, maka untuk mendapatkan prioritas global harus dilakukan sintesis antara prioritas lokal.

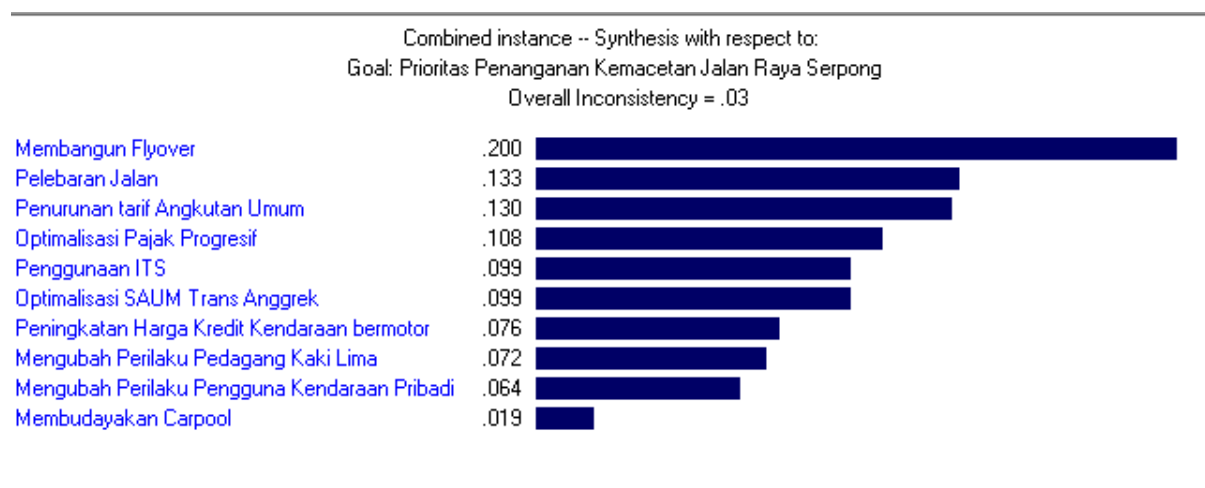
4. *Logical Consistency*

Logical Consistency didapatkan melalui agregasi seluruh *eigen vector* yang diperoleh dari berbagai tingkatan hirarki sehingga diperoleh suatu vektor *composite* yang menghasilkan urutan pengambilan keputusan.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Analisis Hirarki Proses dalam penelitian ini dibagi ke dalam 4 bagian yang dibedakan menurut karakteristik responden yaitu (1) Analisis prioritas kebijakan menurut responden *key-person* (2) Analisis prioritas kebijakan menurut responden

pengguna Jalan Raya Serpong (3) Analisis prioritas kebijakan menurut responden penduduk sekitar Jalan Raya Serpong (4) Analisis prioritas kebijakan dari keseluruhan responden. Alternatif kebijakan yang menjadi prioritas menurut responden *key-person* dapat dilihat pada Gambar 1.

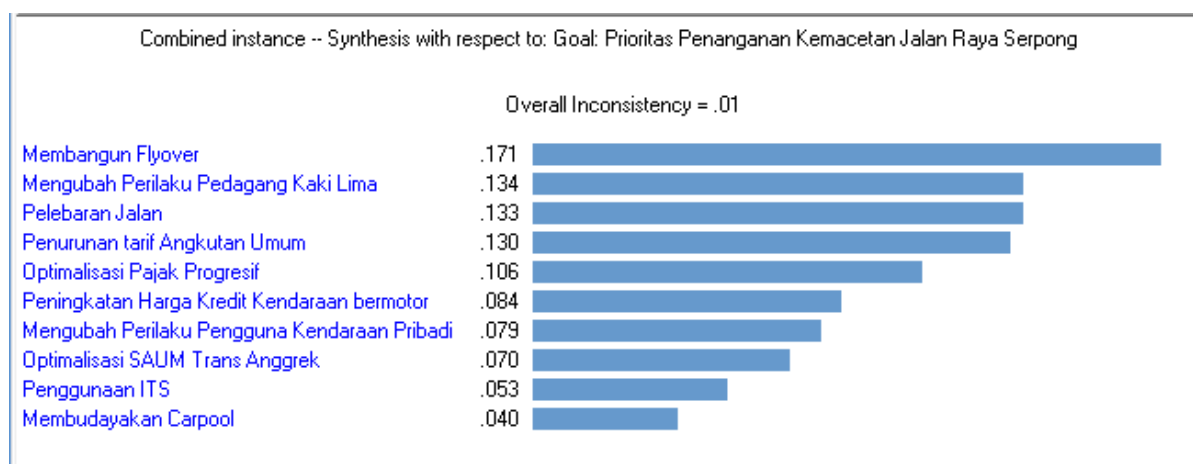


Sumber : Output AHP data primer, 2017, diolah

Gambar 1. Prioritas Kebutuhan Alternatif Menurut Responden Key Person

Alternatif yang memiliki nilai tertinggi menurut responden *key-person* adalah membangun *flyover* sedangkan yang terkecil adalah membudayakan *carpool*. *Overall consistency Ratio* analisis ini adalah 0,03 dan nilai tersebut lebih kecil dari 0,1 yang berarti hasil analisis tersebut konsisten dan dapat diterima. Hasil secara keseluruhan skala prioritas untuk upaya menangani kemacetan di Jalan Raya Serpong yaitu 1) Membangun *flyover* 0,200 (20,0 persen) artinya pembangunan *flyover* diharapkan dapat mengatasi kemacetan di Jalan Raya Serpong 2) Pelebaran Jalan Raya Serpong

0,133 (13,3 persen), 3) Penurunan tarif angkutan umum 0,130 (13,0 persen), 4) Optimalisasi pajak progresif 0,108 (10,8 persen), 5) penggunaan ITS 0,99 (9,9 persen), 6) Optimalisasi SAUM Trans Anggrek 0,99 (9,9 persen), 7) Peningkatan harga kredit kendaraan bermotor 0,76 (7,6 persen), 8) Mengubah perilaku pedagang kaki lima 0,72 (7,2 persen), 9) Mengubah perilaku pengguna kendaraan pribadi untuk beralih ke kendaraan umum 0,64 (6,4 persen), 10) Membudayakan *carpool* 0,19 (1,9 persen).

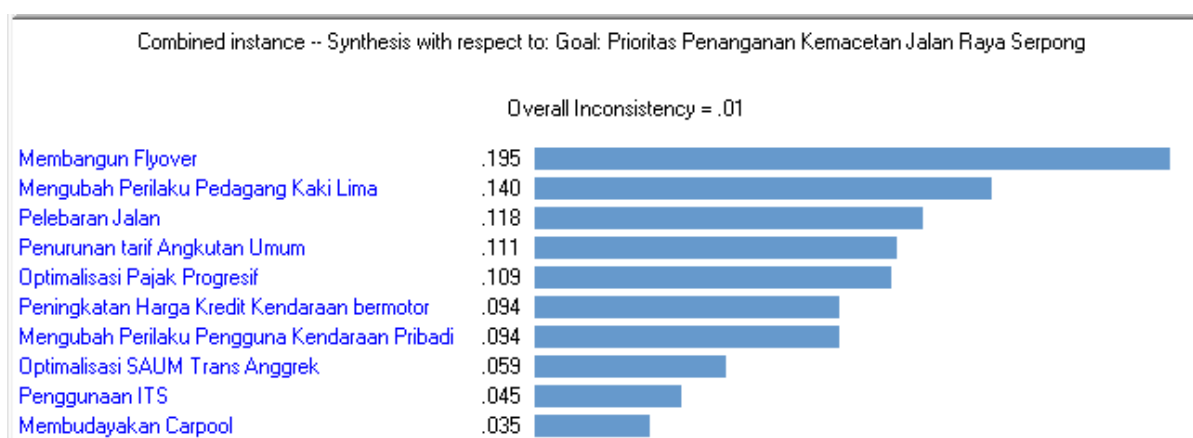


Sumber : Output AHP data primer, 2017, diolah

Gambar 2. Prioritas Kebutuhan Alternatif Menurut Responden Pengguna Jalan Raya Serpong

Gambar 2 menjelaskan bahwa prioritas alternatif kebijakan menurut responden pengguna Jalan Raya Serpong. Prioritas kebijakan dari responden pengguna Jalan Raya Serpong adalah membangun *flyover* sedangkan yang terkecil adalah membudayakan *carpool*. *Overall consistency Ratio* analisis ini adalah 0,01 dan nilai tersebut lebih kecil dari 0,1 yang berarti hasil analisis tersebut konsisten dan dapat diterima. Hasil secara keseluruhan skala prioritas untuk upaya menangani kemacetan di Jalan Raya Serpong yaitu 1) Membangun *flyover* 0,171 (17,1 persen) artinya pembangunan *flyover* diharapkan dapat

mengatasi kemacetan di Jalan Raya Serpong 2) Mengubah perilaku pedagang kaki lima 0,134 (13,4 persen), 3) Pelebaran Jalan 0,133 (13,3 persen), 4) Penurunan tarif angkutan umum 0,130 (13,0 persen), 5) Optimalisasi pajak progresif 0,106 (10,6 persen), 6) Peningkatan harga kredit kendaraan bermotor 0,84 (8,4 persen) 7) mengubah perilaku pengguna kendaraan pribadi untuk beralih ke kendaraan umum 0,79 (7,9 persen), 8) Optimalisasi SAUM Trans Anggrek 0,70 (7,0 persen) 9) Penggunaan *Intelligence Transportation System* 0,53 (5,3 persen), 10) Membudayakan *carpool* 0,40 (4,0 persen).

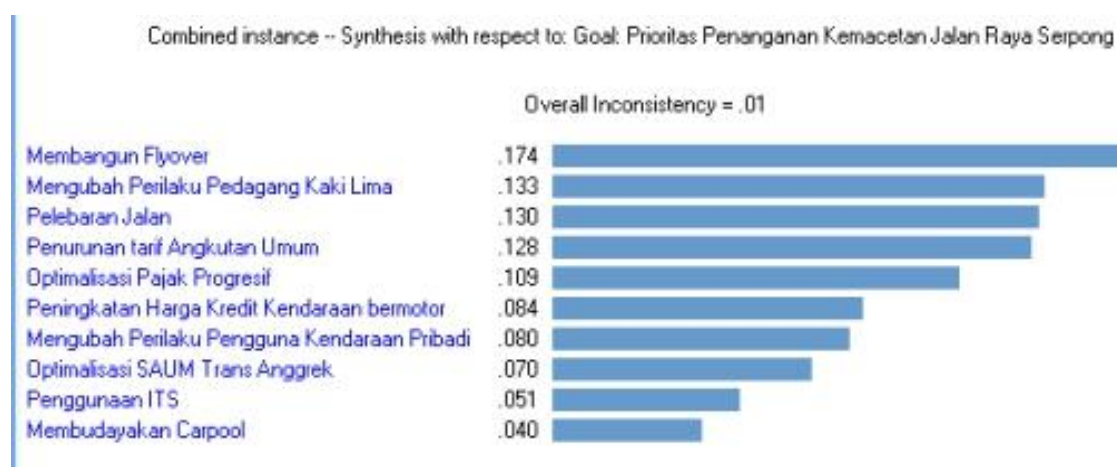


Sumber : Output AHP data primer, 2017, diolah

Gambar 3. Prioritas Kebutuhan Alternatif Menurut Responden Penduduk Sekitar Jalan Raya Serpong

Gambar 3 menunjukkan bahwa prioritas alternatif kebijakan penanganan kemacetan menurut responden penduduk sekitar Jalan Raya Serpong adalah membangun *flyover*. *Overall consistency Ratio* analisis ini adalah 0,01 dan nilai tersebut lebih kecil dari 0,1 yang berarti hasil analisis tersebut konsisten dan dapat diterima. Hasil secara keseluruhan skala prioritas untuk upaya menangani kemacetan di Jalan Raya Serpong yaitu 1) Membangun *flyover* 0,195 (19,5 persen) 2) Mengubah perilaku pedagang kaki lima 0,140 (14,0

persen), 3) Pelebaran Jalan 0,118 (11,8 persen), 4) Penurunan tarif angkutan umum 0,111 (11,1 persen), 5) Optimalisasi pajak progresif 0,109 (10,9 persen), 6) Peningkatan harga kredit kendaraan bermotor 0,94 (9,4 persen) 7) mengubah perilaku pengguna kendaraan pribadi untuk beralih ke kendaraan umum 0,94 (9,4 persen), 8) Optimalisasi SAUM Trans Anggrek 0,59 (5,9 persen), 9) Penggunaan *Intelligence Transportation System* 0,45 (4,5 persen), 10) Membudayakan *carpool* 0,35 (3,5 persen).



Sumber : Output AHP data primer, 2017, diolah

Gambar 4. Prioritas Kebutuhan Alternatif Menurut Keseluruhan Responden

Gambar 4 menunjukkan tingkat prioritas alternatif kebijakan penanganan kemacetan di Jalan Raya Serpong berdasarkan hasil analisis dari keseluruhan responden. Urutan prioritas kebijakan penanganan kemacetan di Jalan Raya Serpong yaitu 1) Membangun *flyover* 0,174 (17,4 persen) artinya pembangunan *flyover* diharapkan dapat mengatasi kemacetan di Jalan Raya Serpong Kota Tangerang Selatan 2) Mengubah perilaku pedagang kaki lima 0,133 (13,3 persen), 3) Pelebaran Jalan 0,130 (13,0 persen), 4) Penurunan tarif angkutan umum 0,128 (12,8 persen), 5) Optimalisasi pajak progresif 0,109 (10,9 persen), 6) Peningkatan harga kredit kendaraan bermotor 0,84 (8,4 persen) 7)

mengubah perilaku pengguna kendaraan pribadi untuk beralih ke kendaraan umum 0,80 (8,0 persen), 8) Optimalisasi SAUM Trans Anggrek 0,70 (7,0 persen), 9) Penggunaan *Intelligence Transportation System* sebesar 0,51 (5,1 persen), 10) Membudayakan *carpool* 0,40 (4,0 persen). Tingkat *consistency ratio* (CR) analisis prioritas kebijakan penanganan kemacetan Jalan Raya Serpong pada gambar 4 menunjukkan angka 0,01 sehingga analisis tersebut konsisten dan dapat digunakan karena nilai CR-nya masih di bawah 0,1.

PENUTUP

Kesimpulan

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan maka simpulan yang dapat diambil dari penelitian mengenai Prioritas Kebijakan Penanganan Kemacetan Jalan Raya Serpong Kota Tangerang Selatan adalah sebagai berikut: *pertama*, berdasarkan hasil analisis AHP, kriteria yang tepat dalam menangani kemacetan di Jalan Raya Serpong Kota Tangerang Selatan dari aspek infrastruktur, kedua aspek ekonomi, ketiga aspek sosial dan budaya; *kedua*, urutan skala prioritas dalam upaya penanganan kemacetan Jalan Raya Serpong menurut *key-person* yaitu membangun *flyover*, pelebaran Jalan Raya Serpong, penurunan tarif angkutan umum, Optimalisasi pajak progresif, penggunaan ITS, optimalisasi SAUM Trans Anggrek, peningkatan harga kredit kendaraan bermotor 0,76, mengubah perilaku pedagang kaki lima, mengubah perilaku pengguna kendaraan pribadi untuk beralih ke kendaraan umum, membudayakan *carpool*; *ketiga*, urutan skala prioritas dalam upaya penanganan kemacetan Jalan Raya Serpong menurut responden pengguna Jalan Raya Serpong adalah membangun *flyover*, mengubah perilaku pedagang kaki lima, pelebaran jalan, penurunan tarif angkutan umum, optimalisasi pajak progresif, peningkatan harga kredit kendaraan bermotor, mengubah perilaku pengguna kendaraan pribadi untuk beralih ke kendaraan umum, optimalisasi SAUM Trans Anggrek, penggunaan *Intelligence Transportation System*, membudayakan *carpool*; *keempat*, urutan prioritas dalam upaya penanganan kemacetan Jalan Raya Serpong menurut responden pengguna penduduk sekitar Jalan Raya Serpong yaitu: membangun *flyover*, mengubah perilaku pedagang kaki lima, pelebaran jalan, penurunan tarif angkutan umum, optimalisasi pajak progresif, peningkatan harga kredit kendaraan bermotor, mengubah perilaku pengguna kendaraan pribadi untuk beralih ke kendaraan umum, optimalisasi SAUM Trans Anggrek, penggunaan

Intelligence Transportation System, dan membudayakan *carpool*; *kelima*, urutan prioritas kebijakan penanganan kemacetan di Jalan Raya Serpong yaitu: membangun *flyover*, mengubah perilaku pedagang kaki lima, pelebaran jalan, penurunan tarif angkutan umum, optimalisasi pajak progresif, peningkatan harga kredit kendaraan bermotor, mengubah perilaku pengguna kendaraan pribadi untuk beralih ke kendaraan umum, optimalisasi SAUM Trans Anggrek, penggunaan *Intelligence Transportation System*, dan membudayakan *carpool*.

Saran

Berdasarkan hasil penelitian ini, beberapa hal yang dapat diajukan sebagai saran antara lain: *pertama*, untuk mengatasi permasalahan kemacetan di Jalan Raya Serpong, perlu adanya perbaikan infrastruktur di Jalan Raya Serpong Kota Tangerang Selatan, karena selama ini infrastruktur yang merupakan penunjang kelancaran transportasi belum disediakan secara optimal; *kedua*, pembangunan *flyover* dapat menjadi solusi kemacetan yang diakibatkan oleh adanya lintasan sebidang di Jalan Raya Serpong.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, R. & Adisasmita, S.A. (2011). *Manajemen Transportasi Darat Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas di Kota Besar (Jakarta)*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- BPS. (2016). *Kota Tangerang Selatan Dalam Angka 2016*. Tangerang Selatan: Badan Pusat Statistik Kota Tangerang Selatan.
- Daldjoeni, N. (2014). *Geografi Kota dan Desa*, Bandung: Penerbit Alumni.
- Direktorat Jenderal Bina Marga. (2014). *Profil Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI)*. Jakarta: Direktorat Jenderal Bina Marga

- Harmantyo, D. (2007). Pemekaran Daerah Dan Konflik Keruangan Kebijakan Otonomi Daerah dan Implementasinya di Indonesia. *Makara, Sains*, 11(1), 6-22.
- Nasution, M. N. (2004). *Manajemen Transportasi*, Jakarta: Ghalia Indonesia
- Reksohadiprojo, S. & Karseno. (2001). *Ekonomi Perkotaan*. BPFE. Yogyakarta.
- Ritohardoyo, S. (2013). *Penggunaan dan Tata Guna Lahan*. Yogyakarta: Penerbit Ombak.
- Saaty, T. L. & Vargas, L. G. (1994). *Decision Making in Economic, Political, Social and Technological Environments with the Analytic Hierarchy Process*. University of Pittsburg.
- Sadyohutomo, M. (2016). *Tata Guna Tanah dan Penyerasian Tata Ruang*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- SAMSAT. (2017). *Pertumbuhan Jumlah Kendaraan Bermotor Kota Tangerang Selatan 2012-2017*. Tangerang Selatan: SAMSAT Kota Tangerang Selatan.
- Sugiyono. (2012). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Todaro, M.P., & Smith, S. C. (2011). *Pembangunan Ekonomi*. Jakarta: Erlangga.
- Yunus, H. S. (2002). *Struktur Tata Ruang*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.