

**ANALISIS PRIORITAS KEBIJAKAN PENANGANAN
KEMACETAN JALAN RAYA SERPONG KOTA
TANGERANG SELATAN**



SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat
untuk menyelesaikan Program Sarjana (S1)
pada Program Sarjana Fakultas Ekonomika dan Bisnis
Universitas Diponegoro

Disusun Oleh :

**WISNU MAHARDHIKA PUTERA
NIM. 12020112140045**

**FAKULTAS EKONOMIKA DAN BISNIS
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2017**

PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama Penyusun : Wisnu Mahardhika Putera
Nomor Induk Mahasiswa : 12020112140045
Fakultas/ jurusan : Ekonomi/ IESP
Judul Skripsi : **ANALISIS PRIORITAS KEBIJAKAN PENANGANAN
KEMACETAN JALAN RAYA SERPONG KOTA
TANGERANG SELATAN**
Dosen Pembimbing : Drs. R. Mulyo Hendarto, MSP

Semarang, 09 Januari 2018

Dosen Pembimbing,

(Drs. R. Mulyo Hendarto, MSP)

NIP. 196104161987101001

PENGESAHAN KELULUSAN UJIAN SKRIPSI

Nama Penyusun : Wisnu Mahardhika Putera
Nomor Induk Mahasiswa : 12020112140045
Fakultas / Jurusan : Ekonomika dan Bisnis/ IESP
Judul Skripsi : **ANALISIS PRIORITAS KEBIJAKAN
PENANGANAN KEMACETAN JALAN
RAYA SERPONG KOTA TANGERANG
SELATAN**

Telah dinyatakan lulus ujian pada tanggal 24 Januari 2018

Tim Penguji

1. Drs. R. Mulyo Hendarto, MSP. (.....)
2. Dr. Nugroho SBM, MSP. (.....)
3. Darwanto,S.E, M.Si. (.....)

Mengetahui
Pembantu Dekan I,

(Anis Chariri, SE., M.Com., Ph.D., Akt.)

NIP. 19670809 199203 1001

PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI

Yang bertanda tangan di bawah ini saya, Wisnu Mahardhika Putera, menyatakan bahwa skripsi dengan judul: **“ANALISIS PRIORITAS KEBIJAKAN PENANGANAN KEMACETAN JALAN RAYA SERPONG KOTA TANGERANG SELATAN”** adalah hasil tulisan saya sendiri. Dengan ini saya menyatakan dengan sesungguhnya bahwa dalam skripsi ini tidak terdapat keseluruhan atau sebagian tulisan orang lain yang saya ambil dengan cara menyalin atau meniru dalam bentuk rangkaian kalimat atau simbol yang menunjukkan gagasan atau pendapat atau pemikiran dari penulis lain, yang saya akui seolah-olah sebagai tulisan yang saya salin itu, atau yang saya ambil dari tulisan orang lain tanpa memberikan pengakuan penulis aslinya.

Apabila saya melakukan tindakan yang bertentangan dengan hal tersebut di atas, baik disengaja maupun tidak, dengan ini saya menyatakan menarik skripsi yang saya ajukan sebagai hasil tulisan saya sendiri ini. Bila kemudian terbukti bahwa saya melakukan tindakan menyalin atau meniru tulisan orang lain seolah-olah hasil pemikiran saya sendiri, berarti gelar dan ijasah yang telah diberikan oleh universitas batal saya terima.

Semarang, 09 Januari 2018

Yang membuat pernyataan,

(Wisnu Mahardhika Putera)

NIM. 12020112140045

ABSTRACT

Serpong highway is one of the most important street in South Tangerang City. 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.

ABSTRAK

Jalan Raya Serpong merupakan salah satu jalan yang sangat penting di Kota Tangerang Selatan. Jalan Raya Serpong memiliki peran penting dalam 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 kedalam jalan yang macet. Tujuan dari 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 kedalam 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.

Dari 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 diantara alternatif-alternatif lainnya.

Kata Kunci : Analisis Hirarki Proses, Penanganan Kemacetan.

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah Puji Syukur penulis ucapkan kepada Allah SWT karena berkat Rahmat dan Hidayah-Nya penulis masih diberikan kenikmatan sehingga dapat menyelesaikan skripsi dengan judul “*Analisis Prioritas Kebijakan Penanganan Kemacetan di Jalan Raya Serpong Kota tangerang Selatan.*” Adalah suatu hal yang mustahil tentunya bila skripsi ini bisa selesai tanpa bantuan dari berbagai pihak, oleh karena itu, penulis mengucapkan terimakasih dan penghargaan setinggi-tingginya kepada:

1. Bapak Dr. Suharnomo S.E. M.Si., selaku Dekan Fakultas Ekonomika dan Bisnis Universitas Diponegoro.
2. Bapak Akhmad Syakir Kurnia, SE.,Msi.,Ph.D selaku Ketua Jurusan Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan Fakultas Ekonomika dan Bisnis Universitas Diponegoro.
3. Bapak Drs. R. Mulyo Hendarto, MSP selaku Dosen Pembimbing skripsi atas waktu, perhatian, arahan dan segala bimbingan kepada penulis selama penulisan skripsi ini.
4. Bapak Dr. Edy Yusuf A G selaku Dosen Wali yang telah banyak membantu dan memberikan motivasi selama perkuliahan ini.
5. Ibu Evi Yulia Purwanti, SE., Msi selaku Sekretaris Jurusan Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan Fakultas Ekonomika dan Bisnis Universitas Diponegoro.
6. Semua dosen, jajaran staff, petugas FEB UNDIP yang telah memberikan ilmu dan fasilitas selama penulis menjalani masa perkuliahan.

7. Kedua orang tua tercinta Ibu Erwina dan Bapak Hari, Kakak-Adik (Dika, Wahyu, Ian) untuk kasih sayang, kepercayaan, didikan, arahan, motivasi, doa serta kesabaran kepada penulis selama ini.
8. Seluruh Jajaran Dinas Perhubungan Kota Tangerang Selatan, Seluruh Jajaran Bappeda Kota Tangerang Selatan, Kepolisian Sektor Serpong, BPS Kota Tangerang Selatan, Badan Pertanahan Nasional Kota Tangerang Selatan, SAMSAT Kota Tangerang Selatan, Bapak Ir Lono Subroto selaku konsultan teknik yang telah memberikan ijin penelitian dan data-data yang diperlukan penulis dalam melakukan penelitian ini.
9. Kekasih sekaligus sahabat terbaik Nida'us Sulha Sari yang selalu mendukung, memotivasi, memberi bantuan dan doa kepada penulis selama ini.
10. Sahabat-sahabat *Emily Group* (Sindhu, Ojan, Sigit, Dheo, Kama, Ferry, Debik, Arva, Danny, Zaki, Yassir, Ujek, Anding, Sudin, Syihab, Jordy) yang telah memberikan kenangan indah dan semangat kepada penulis selama menjalani proses perkuliahan hingga penyelesaian skripsi.
11. Salis dan Ferrysal mahasiswa sebimbangan, yang telah memberi motivasi dan bantuan dalam menyelesaikan penelitian ini.
12. Keluarga besar IESP 2012 untuk persaudaraan dan kerjasama selama perkuliahan di FEB UNDIP, semoga sukses dalam menggapai cita-cita.
13. Seluruh responden yang telah memberikan informasi untuk penyusunan skripsi ini.
14. Pihak-pihak yang telah membantu yang tidak dapat disebutkan satu persatu.

Tanpa dukungan dari pihak-pihak diatas, tentunya penulis tidak akan mampu menyelesaikan skripsi ini dengan baik. Penulis menyadari bahwa skripsi ini jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu, kritik dan saran yang membangun sangat diharapkan bagi perbaikan dimasa yang akan datang. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi semua pihak.

Semarang, Januari 2018

Penulis

Wisnu Mahardhika Putera

12020112140045

DAFTAR ISI

	Halaman
PERSETUJUAN SKRIPSI	ii
PENGESAHAN KELULUSAN UJIAN SKRIPSI.....	iii
DAFTAR GAMBAR	xiii
BAB I	1
PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	17
1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian.....	18
TELAAH PUSTAKA	20
2.1 Landasan Teori	20
2.1.1 Kota.....	20
2.1.2 Perkembangan Kota.....	22
2.1.3 Faktor Penentu Arah Perkembangan Kota.....	22
2.1.4 Klasifikasi Kota.....	23
2.1.5 Interaksi Spasial	23
2.1.6 Pengertian Lahan Dan Tata Guna Lahan	24
2.1.7 Klasifikasi Penggunaan Lahan.....	25
2.1.8 Pola Penggunaan Lahan Kota	27
2.1.9 Permintaan Fasilitas Transportasi.....	27
2.1.10 Masalah Lalu Lintas di Daerah Urban	28
2.1.11 Kemacetan.....	29
2.1.12 Dampak Negatif Kemacetan	30
2.1.13 Transportasi.....	30
2.2 Penelitian Terdahulu.....	30
2.3 Kerangka Pemikiran	37

BAB III	43
METODE PENELITIAN.....	43
3.1 Metode Penelitian.....	43
3.1.1 Variabel dan Definisi Operasional Penelitian.....	43
3.2 Populasi dan Sampel.....	44
3.3 Jenis dan Sumber Data	46
3.4 Metode Pengumpulan Data	47
3.5 Metode Analisis.....	48
HASIL DAN PEMBAHASAN.....	57
4.1 Deskripsi Objek Penelitian.....	57
4.1.1 Kota Tangerang Selatan.....	57
4.1.2 Jalan Raya Serpong.....	60
4.1.3 Profil responden.....	60
4.2 Analisis Data	62
4.2.1 Analytical Hierarcy Process.....	62
4.3 Interpretasi Hasil.....	73
BAB V.....	78
PENUTUP.....	78
5.1 Simpulan.....	78
5.2 Keterbatasan	79
5.3 Saran	80
Daftar Pustaka.....	81
LAMPIRAN.....	84

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 1.1 Presentase Arus komuter Jabodetabek.....	3
Tabel 1.2 Pertumbuhan Penduduk Kota Tangerang Selatan 2011-2016	4
Tabel 1.3 Pertumbuhan Jumlah Kendaraan Bermotor Pribadi di Kota Tangerang Selatan Tahun 2012-2017.....	5
Tabel 1.4 Perubahan pola Penggunaan Lahan Kota Tangerang Selatan 2010/2015.....	7
Tabel 1.5 Jumlah kendaraan yang Melewati Jalan Raya Serpong Pada Jam Sibuk Kearah utara (Pukul 07.00-09.00)	11
Tabel 1.6 Jumlah kendaraan yang Melewati Jalan Raya Serpong Pada Jam Sibuk Kearah selatan (Pukul 16.00-18.00).....	11
Tabel 1.7 Kategori Level of service Ruas jalan Berdasarkan Nilai V/C	12
Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu	34
Tabel 3.1 Variabel hirarki dengan Tujuan Menangani Kemacetan Lalulintas di Jalan Raya Serpong Kota Tangerang Selatan	54
Tabel 3.2 Skala Perbandingan Berpasangan	55
Tabel 4.1 Luas dan Pembagian Wilayah Kota Tangerang Selatan Berdasarkan kecamatan Tahun 2016	58
Tabel 4.2 Responden	61

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 1.1 Peta Kawasan Jabodetabek.....	2
Gambar 1.2 Peta Jaringan Jalan Kota Tangerang Selatan.....	9
Gambar 1.3 Peta ruas Jalan raya Serpong Kota Tangerang selatan	10
Gambar 1.4 Dokumentasi kepadatan Jalan Raya Serpong Pagi Hari	13
Gambar 1.5 Dokumentasi kepadatan Jalan Raya Serpong Sore Hari	13
Gambar 2.1 kerangka Pemikiran.....	39
Gambar 2.2 Skema Hirarki AHP	40
Gambar 3.1 Bentuk Perbandingan Berpasangan	54
Gambar 4.1 Prioritas Terhadap Kriteria menurut key-Person	64
Gambar 4.2 PrioritasKriteria Terhadap Tujuan Menurut Pengguna Jalan raya Serpong.....	64
Gambar 4.3 PrioritasKriteria Terhadap Tujuan Menurut Penduduk Jalan Raya Serpong	65
Gambar 4.4 Prioritas Aspek Ekonomi Terhadap Tujuan Menurut Key Person.....	66
Gambar 4.5 Prioritas Aspek Ekonomi Terhadap Tujuan Pengguna	67
Gambar 4.6 Prioritas Aspek Ekonomi Terhadap Tujuan Menurut Penduduk	67
Gambar 4.7 Prioritas Aspek Sosial dan Budaya Terhadap Tujuan Menurut.. Key-person.....	68
Gambar 4.8 Prioritas Aspek Sosial dan Budaya Terhadap Tujuan Menurut Pengguna Jalan Raya Serpong	69
Gambar 4.9 Prioritas Aspek Sosial dan Budaya Terhadap Tujuan Menurut Penduduk Jalan Raya Serpong	69

Gambar 4.10 Prioritas Aspek Infrastruktur Terhadap tujuan Menurut	
Key-Person...	70
Gambar 4.11 Prioritas Aspek Infrastruktur Terhadap tujuan Menurut Pengguna	
Jalan Raya Serpong	71
Gambar 4.12 Prioritas Aspek Infrastruktur Terhadap tujuan Menurut Penduduk	
Jalan Raya Serpong	71
Gambar 4.13 Prioritas kebutuhan Alternatif Menurut Responden Key-Person.....	73
Gambar 4.14 Prioritas kebutuhan Alternatif Menurut Responden Pengguna	
Jalan Raya Serpong	74
Gambar 4.15 Prioritas kebutuhan Alternatif Menurut Responden Penduduk	
Sekitar Jalan Raya Serpong	75
Gambar 4.16 Prioritas Kebutuhan Alternatif Menurut Keseluruhan Responden.....	76

DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran A Data Mentah Kuisisioner.....	84
Lampiran B Hasil Output AHP.....	88
Lampiran C Kuisisioner AHP.....	96
Lampiran D Dokumentasi Penelitian.....	109
Lampiran E Profil Ressonnden.....	112

BAB I

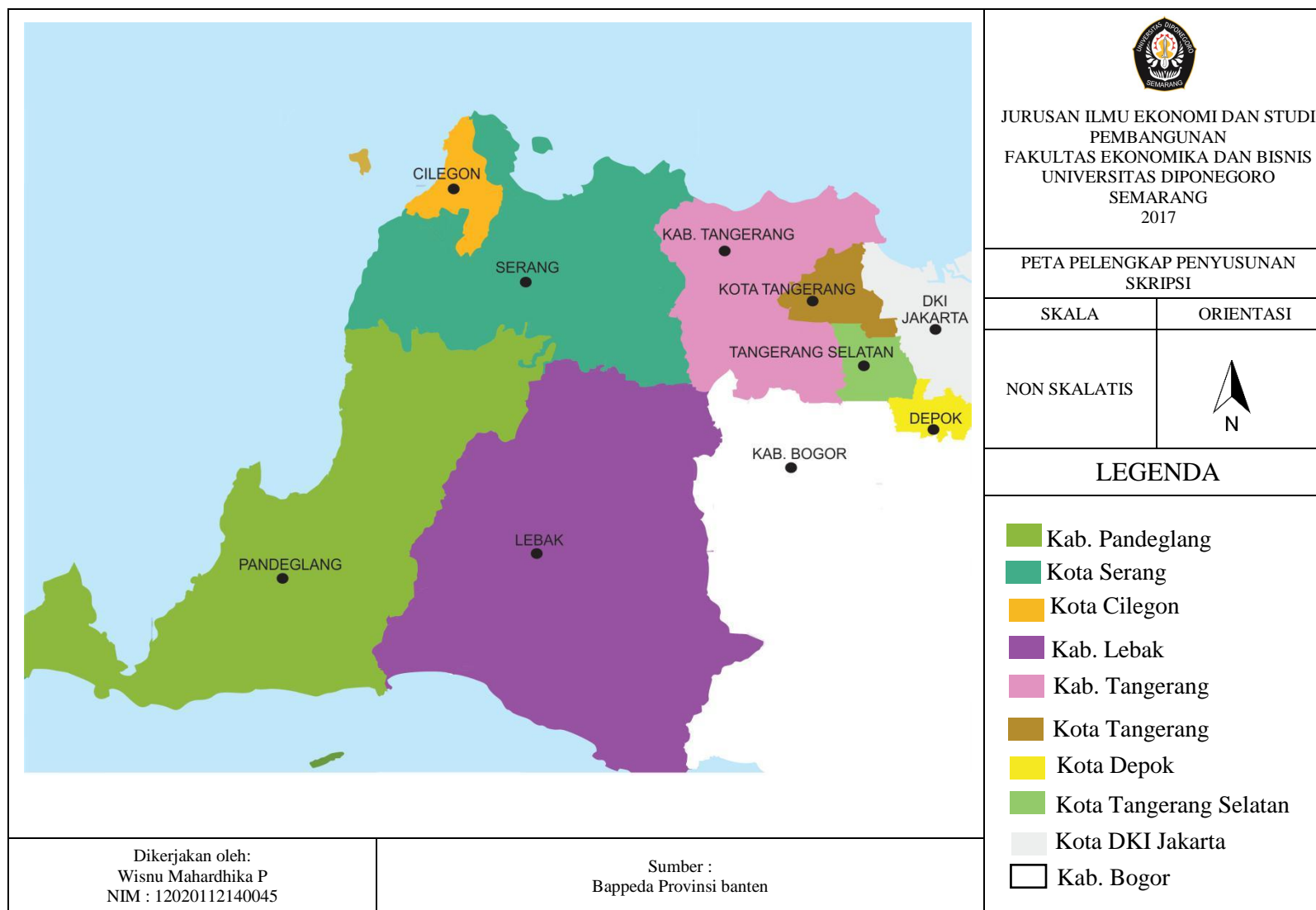
PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota didefinisikan sebagai suatu sistim jaringan kehidupan yang ditandai dengan kepadatan penduduk dan intensitas kegiatan yang tinggi serta diwarnai dengan strata ekonomi yang heterogen. Peningkatan perekonomian di kota besar cenderung tumbuh ke arah luar yang mengakibatkan lahirnya kota satelit sebagai lokasi pemukiman baru (Yunus, 1999). Peningkatan jumlah penduduk di kota besar menyebabkan harga lahan pemukiman meningkat, sehingga ketersediaan lahan pemukiman menjadi semakin sulit dan mahal. Hal ini menyebabkan pergeseran penduduk ke kawasan pinggiran kota (*urban fringe area*) sehingga menimbulkan perkembangan lokasi permukiman di pinggiran kota. Perkembangan tersebut pada akhirnya menyebabkan wilayah administratif yang berdekatan dengan kota besar dapat berkembang menjadi sebuah daerah otonom baru dari pemekaran daerah induknya (Kusbiantoro, 1996).

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). Berikut ini adalah peta yang menggambarkan posisi Kota DKI Jakarta dengan kota-kota disekitarnya.

Gambar 1.1
Peta Lokasi Kawasan Jabodetabek



Sumber : Bappeda Provinsi Banten, 2016

Gambar 1.1 menjelaskan bahwa kota-kota terdekat yang akan menjadi pilihan bagi para kaum komuter untuk tinggal ialah kota Depok, Kota Tangerang Selatan, Kota Tangerang, dan Kota Bekasi.

Hasil Survei Badan Pusat Statistik tahun 2014 mengenai komuter Jabodetabek menunjukkan bahwa jumlah komuterer Bodetabek (Bogor, Depok, Tangerang, Tangerang Selatan, dan Bekasi) adalah sebesar 1,38 juta jiwa. Tabel 1.1 menunjukkan persentase arus komuter Jabodetabek di DKI Jakarta pada tahun 2014. Dapat dilihat secara berturut-turut bahwa arus komuter Bodetabek yang masuk ke DKI Jakarta paling tinggi berasal dari Kota Bekasi yaitu sebesar 14,80%, Kota Depok sebesar 11,69%, dan Kota Tangerang Selatan yaitu sebesar 8,68%. Penduduk komuter yang berasal Depok sebagian besar melakukan kegiatan mereka di Jakarta Selatan (6,47 persen), kemudian komuter Kabupaten Bekasi sebagian besar melakukan kegiatan komuter mereka di Jakarta Timur (2,60 persen), kemudian komuter yang berasal dari Kabupaten Tangerang sebagian besar melakukan kegiatan komuter di Jakarta Barat (1,06 persen), dan komuter yang tinggal di Kota Tangerang Selatan sebagian besar melakukan kegiatan komuter mereka di Jakarta Selatan (5,36 persen).

Tabel 1.1
Persentase Arus Komuter di Jabodetabek Tahun 2014

Tempat tinggal	Lokasi kegiatan					
	Jakarta Selatan	Jakarta Timur	Jakarta Pusat	Jakarta Barat	Jakarta Utara	DKI Jakarta
Jakarta selatan		202%	4,10%	164%	0,85%	8,60%
Jakarta Timur	4,66%		4,07%	1,42%	2,92%	13,07%
Jakarta Pusat	1,60%	0,72%		1,49%	1,05%	4,89%
Jakarta Barat	2,32%	0,40%	4,06%		3,66%	10,43%
Jakarta Utara	0,76%	1,00%	2,77%	1,59%		6,11%
Kab. Bogor	1,84%	0,84%	1,98%	0,72%	0,27%	5,64%
Kota Bogor	030%	0,24%	0,34%	0,22%	4,00%	1,15%
Depok	6,47%	2,05%	2,07%	0,63%	0,47%	11,69%
Kab. Bekasi	0,14%	2,60%	0,84%	0,32%	0,91%	4,81%
Kota Bekasi	2,94%	6,35%	3,04%	0,96%	1,51%	14,80%
Kab. Tangerang	0,32%	0,10%	0,49%	1,06%	0,20%	2,17%
Kota Tangerang	2,29%	0,15%	1,42%	3,70%	0,39%	7,95%
Kota Tangerang selatan	5,36%	0,29%	1,65%	1,14%	0,24%	8,68%

Sumber : BPS DKI Jakarta, 2015

Kota Tangerang Selatan merupakan daerah otonom yang berdiri pada tahun 2008 berdasarkan undang-undang no 51/ 2008 tentang pembentukan Kota Tangerang Selatan. Kota Tangerang Selatan terletak di bagian timur Provinsi Banten yaitu pada titik koordinat 106°38' - 106°47' Bujur Timur dan 06°13'30" - 06°22'30" Lintang Selatan dan secara administratif terdiri dari 7 (tujuh) kecamatan, 49 (empat puluh sembilan) kelurahan dan 5 (lima) desa dengan luas wilayah 147,19 Km² atau 14,719 Ha. Gambar 1.1 memperlihatkan bahwa Kota Tangerang Selatan berbatasan langsung dengan kota-kota di sekitarnya yaitu :

- sebelah utara berbatasan dengan Provinsi DKI Jakarta & Kota Tangerang
- sebelah timur berbatasan dengan Provinsi DKI Jakarta & Kota Depok
- sebelah selatan berbatasan dengan Kabupaten Bogor & Kota Depok
- sebelah barat berbatasan dengan Kabupaten Tangerang

Keberadaan kaum komuter memberikan dampak positif yaitu mengurangi kepadatan penduduk di DKI Jakarta serta memicu berkembangnya Kota Tangerang selatan. Aryunto (2012) menyatakan, berkembangnya sebuah kota ditentukan oleh beberapa faktor salah satunya adalah pertumbuhan penduduk. Pertumbuhan penduduk tersebut pun terjadi di Kota Tangerang Selatan. Peningkatan jumlah penduduk di Kota Tangerang Selatan ditunjukkan oleh tabel 1.2.

Tabel 1.2
Pertumbuhan penduduk Kota Tangerang Selatan Tahun 2011-2016

Tahun	Populasi			Pertumbuhan (%)
	Laki-laki	Perempuan	Total	
2011	684.155	671.771	1.355.926	5,02
2012	708.767	696.403	1.405.170	3,63
2013	727.802	715.601	1.443.404	2,72
2014	752.600	740.399	1.492.999	3,44
2015	777.713	765.496	1.543.209	3,36
2016	802.908	790.904	1.593.812	3,27

Sumber : BPS Kota Tangerang Selatan, 2017

Seiring dengan peningkatan. jumlah penduduk kota yang terjadi maka akan terjadi peningkatan tingkat mobilitas penduduk kota sehingga akan meningkatkan kebutuhan terhadap sarana dan prasarana transportasi untuk mengakomodasi kebutuhan penduduk yang juga meningkat. Pertumbuhan akan kebutuhan transportasi tersebut dapat dilihat dari meningkatnya jumlah kendaraan yang ada di kota tersebut (Adisasmita, 2011). Peningkatan kebutuhan akan transportasi tersebut juga terjadi di Kota Tangerang Selatan, hal ini dapat terlihat dari meningkatnya jumlah kepemilikan kendaraan pribadi di Kota Tangerang Selatan seperti yang ditunjukkan tabel 1.3

Tabel 1.3
Pertumbuhan Jumlah Kendaraan Bermotor Pribadi di Kota
Tangerang Selatan Tahun 2012-2017

No	Jenis Kendaraan	Tahun					
		Awal 2012	Awal 2013	Awal 2014	Awal 2015	Awal 2016	Awal 2017
1	Sedan, Station	14.601	18.185	21.437	23.407	24.262	25.408
2	Jeep	6.554	8.759	11.169	13.155	14.969	16.850
3	Minibus	66.320	84.453	105.280	125.740	144.162	161.465
4	Microbus	310	252	377	455	495	521
5	Bus	39	60	5	8	6	5
6	Pick up	10.000	9.849	11.887	14.156	15.563	17.696
7	Truck	278	399	698	714	752	789
8	Light Truck	5.375	5.083	5.615	6.397	6.801	7.099
9	Sepeda motor R2 dan R3	430.263	457.996	517.608	585.303	637.201	688.612
	Jumlah seluruhnya	533.740	585.063	674.096	796.335	844.211	918.445

Sumber : Samsat Kota Tangerang Selatan, 2017

Jumlah kendaraan pribadi di Kota Tangerang Selatan cenderung selalu mengalami peningkatan. Tingkat peningkatan jumlah kendaraan roda empat paling

besar di Kota Tangerang Selatan terjadi pada jenis kendaraan jeep yang sejak awal tahun 2012 sampai dengan awal tahun 2017 telah meningkat sebesar 157,09% kemudian disusul oleh jenis kendaraan microbus yang tumbuh sebesar 143,46%. Peningkatan jumlah kendaraan bermotor roda dua pribadi adalah sebesar 60,04%. Penurunan jumlah kendaraan bermotor pribadi di Kota Tangerang Selatan hanya terjadi pada tipe kendaraan bus.

Seiring dengan peningkatan pergerakan atau mobilitas penduduk, apabila tidak ada keseimbangan antara peningkatan pergerakan dengan peningkatan sarana dan prasarana transportasi yang memadai, pada akhirnya akan timbul berbagai masalah dalam bidang transportasi. Masalah tersebut antara lain 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). Di Kota Tangerang Selatan peningkatan prasarana transportasi untuk menampung lonjakan jumlah kendaraan bermotor masih belum optimal. Hal tersebut tercermin dari penggunaan lahan untuk jalan yang belum berkembang seperti yang ditunjukkan oleh tabel 1.4

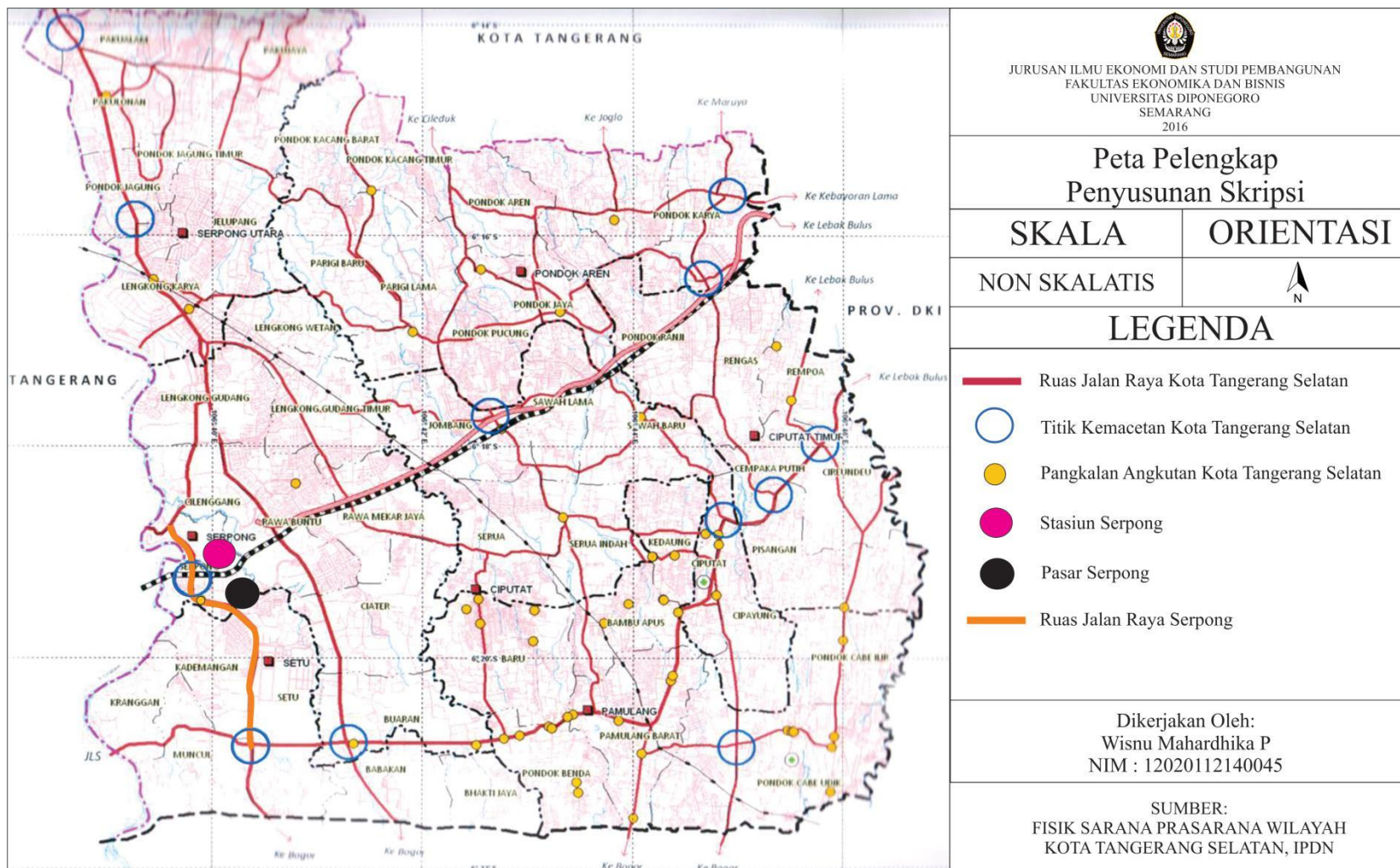
Tabel 1.4
Perubahan Pola Penggunaan Lahan Kota Tangerang Selatan
Tahun 2010/2015

No	Tematik	Penggunaan Lahan (Ha)		Persentase Perubahan Luasan Penggunaan Lahan (%)
		2010	2015	
1	Perumahan dan Pemukiman	8879,781	9590,546	8
2	Industri/ Kawasan industry	230,836	280,406	21,5
3	Perdagangan dan jasa	837,397	930,134	11,1
4	Sawah, Ladang, dan Kebun	2036,86	1802,517	-11,5
5	Semak belukar	1560,294	1105,98	-29,1
6	Tambak/ Kolam/ Empang/ Danau	202,415	193,110	-4,6
7	Peternakan	6,473	6,473	0
8	Tanah kosong	429,282	252,219	-41,2
9	Kawasan militer	69,292	73,412	5,9
10	Pendidikan	102,678	120,511	17,4
11	Puspiptek	73,671	73,671	0
12	Pariwisata dan olahraga	60,552	60,552	0
13	Bandara Pondok Cabe	139,21	139,21	0
14	Jalan	685,499	685,499	0
	Jumlah	15314,240	15314,240	0

Sumber: BPN Kota Tangerang Selatan, 2015

Penggunaan lahan untuk prasarana transportasi yaitu jalan sejak tahun 2010 sampai dengan taun 2015 belum mengalami peningkatan sehingga terjadi penurunan tingkat pelayanan jalan di beberapa ruas jalan di Kota Tangerang Selatan. Beberapa jalan yang menghubungkan pinggiran-pusat kota seperti Jalan Raya serpong, Jalan Raya Boulevard Serpong, dan Jalan Raya Ciputat selalu mengalami kemacetan terutama pada jam jam sibuk yaitu pukul 07.00-09.00 dan 16.00-18.00. Gambar 1.2 menunjukkan jaringan jalan serta titik kemacetan di beberapa ruas jalan di Kota Tangerang Selatan.

Gambar 1.2
Peta Jaringan Jalan Kota Tangerang Selatan

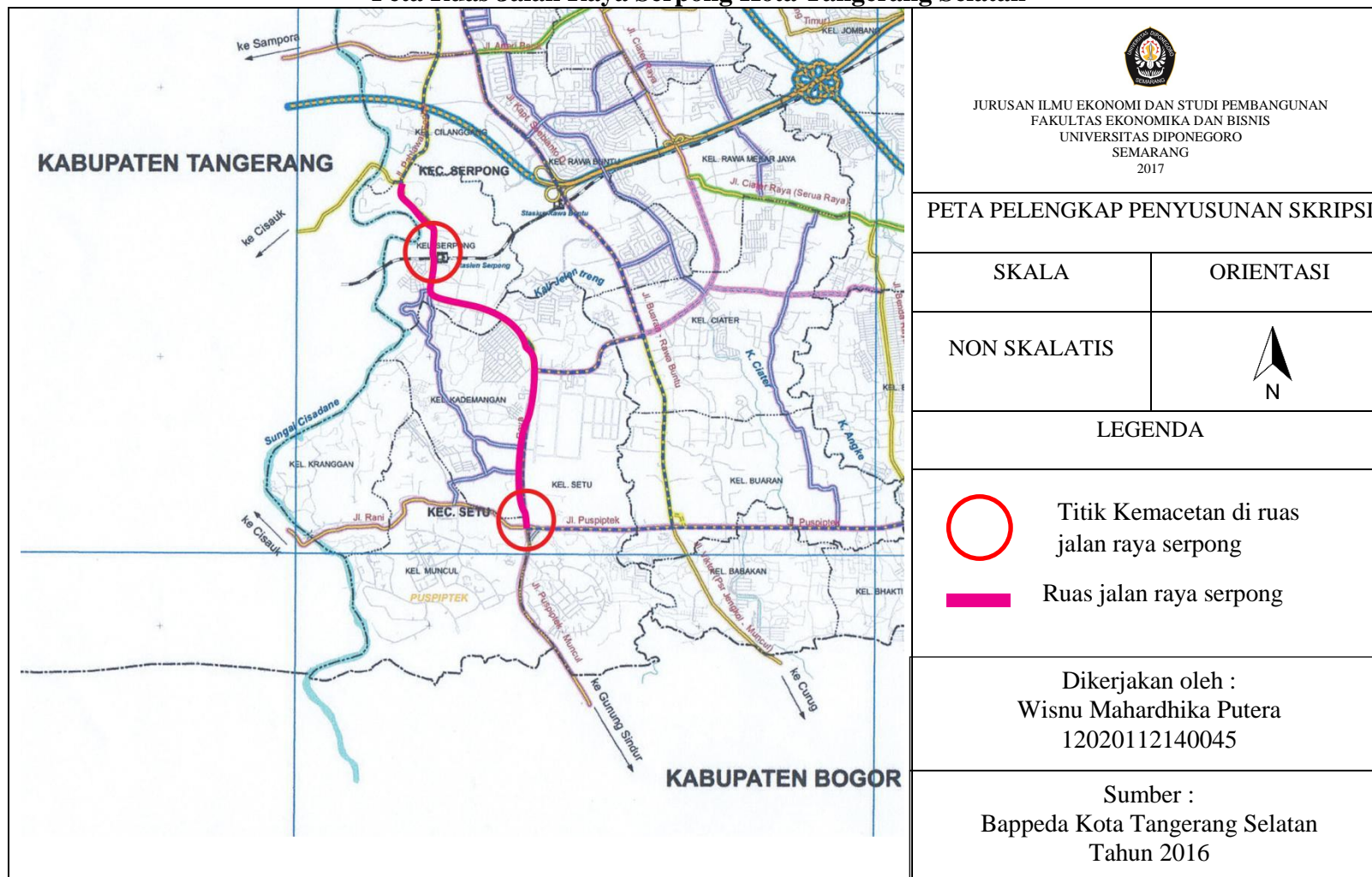


Sumber: Fisik Prasarana Wilayah, IPDN, 2013

Sebelas titik kemacetan tercatat berada di Kota Tangerang Selatan. Gambar 1.2 memperlihatkan bahwa adanya kecenderungan titik kemacetan berada di dekat stasiun karena keberadaan kereta *commuter line* yang merupakan moda utama bagi penduduk komuter untuk mencapai pusat kota. Di tambah lagi keberadaan pasar tradisional yang letaknya berdekatan dengan stasiun tersebut, sehingga ruas-ruas jalan di sekitar stasiun menjadi sangat padat,. Kemacetan yang terjadi di sekitar ruas jalan di dekat stasiun dapat dilihat pada ruas jalan raya serpong Kota Tangerang Selatan.

Jalan Raya Serpong memiliki panjang 5,95Km dan lebar 12M untuk dua ruas jalan. Jalan yang terletak di Kecamatan Serpong dan Setu ini melintasi tiga kelurahan yaitu Kelurahan Kademangan, Setu, dan Serpong. Jalan Raya Serpong merupakan salah satu jalan yang menghubungkan Kabupaten Bogor dengan Kota Tangerang serta Provinsi DKI Jakarta via kereta api *commuter line*. Terdapat beragam aktivitas di Jalan Raya Serpong seperti aktivitas pendidikan (SD, SMP, SMA), aktivitas perdagangan (Pasar Serpong), Jasa (bengkel), Industri (Taman Tekno BSD), perkantoran (DPRD Kota Tangerang Selatan, DLLAJ Kota Tangerang Selatan, Bank), serta aktivitas dari Stasiun Serpong yang pada tahun 2014 melayani 2.320.851 penumpang. Secara detil ruas Jalan Raya Serpong ditunjukkan oleh Gambar 1.3.

Gambar 1.3
Peta Ruas Jalan Raya Serpong Kota Tangerang Selatan



Sumber: Bappeda Kota Tangerang selatan, 2016

Tabel 1.5 dan 1.6 menunjukkan jumlah kendaraan yang melalui ruas Jalan Raya Serpong pada jam sibuk pagi dan sore (pukul 07.00-09.00 dan pukul 16.00-18.00).

Tabel 1.5
Jumlah Kendaraan yang Melewati Jalan Raya Serpong
Pada Jam Sibuk Kearah Utara (Pukul 07.00-09.00)

No	Golongan Kendaraan	Pukul 07.00-08.00 (jumlah kendaraan/jam)	Pukul 08.00-09.00 (jumlah kendaraan/jam)
1	MC	3862	3656
2	LV	1167	1132
3	HV	5	5
4	UM	5	5
	Jumlah	5039	4798

Sumber: Survey Primer (Kamis, 21 Juli 2016, pukul 07.00-09.00)

Tabel 1.6
Jumlah Kendaraan yang Melewati Jalan Raya Serpong
Pada Jam Sibuk Kearah Selatan (pukul 16.00-18.00)

No	Golongan Kendaraan	Pukul 16.00-17.00 (jumlah kendaraan/jam)	Pukul 17.00-18.00 (jumlah kendaraan/jam)
1	MC	3773	3621
2	LV	1087	1064
3	HV	10	10
4	UM	5	5
	Jumlah	4875	4700

Sumber: Survey Primer (Kamis, 21 Juli 2016, pukul 16.00-18.00)

Keterangan:

MC : *Motorcycle* (Sepeda Motor, Kendaraan roda tiga)

LV : *Light Vehicle* (Sedan, *Pick Up*, *Mini Bus*, *Mini Truck*)

HV : *Heavy Vehicle* (*Truck*, Bus Besar, kendaraan dengan dua as atau lebih)

UM : *Unmotorized* (Sepeda, Becak)

Perbandingan volume kendaraan yang melintas dengan kapasitas jalan (V/C) pada Jalan Raya Serpong menunjukkan hasil sebesar 0,807. Nilai V/C sebesar 0,807

apabila dibandingkan dengan data pada tabel 1.7 maka kategori *Level of Service* Jalan Raya Serpong berada pada kategori D.

Tabel 1.7
Kategori *Level of Service*
Ruas Jalan Berdasarkan Nilai V/C

<i>Level of Service</i>	Karakteristik	Nilai V/C
A	Arus bebas bergerak (aliran lalu lintas bebas, tanpa hambatan), pengemudi bebas memilih kecepatan sesuai batas yang diinginkan	0,00-0,19
B	Arus stabil, tidak bebas (arus lalu lintas baik, kemungkinan terjadi perlambatan), kecepatan operasi mulai dibatasi, mulai ada hambatan dari kendaraan lain	0,20-0,44
C	Arus stabil, kecepatan terbatas (arus lalu lintas masih baik dan stabil dengan perlambatan yang dapat diterima), hambatan dari kendaraan lain makin besar.	0,45-0,74
D	Macet, kecepatan operasi menurun relatif cepat akibat hambatan yang timbul	0,75-0,84
E	Macet, kecepatan operasi menurun secara cepat, arus terkadang terhenti	0,85-1,00
F	Macet, antrian panjang (volume kendaraan melebihi kapasitas)	>1,00

Sumber: MKJI, 1997

Ruas Jalan Raya Serpong memiliki *Level of service* pada kategori D sehingga perlu dilakukan penanganan untuk mengatasi permasalahan lalu lintas tersebut. Padatnya lalu lintas Jalan Raya Serpong pada jam-jam sibuk tersebut dapat dilihat pada dokumentasi berikut.

Gambar 1.4
Dokumentasi Kepadatan Lalulintas
Jalan Raya Serpong Pagi Hari



Sumber: Observasi Jalan Raya Serpong (Gambar 1-Kiri) 21 Juli Pukul 07.00-08.00 arus kendaraan kearah utara dan (Gambar 2-kanan) pukul 08.00-09.00 arus kendaraan kearah utara.

Gambar 1.5
Dokumentasi kepadatan Lalulintas
Jalan raya Serpong Sore Hari



Sumber: Observasi Jalan Raya Serpong (Gambar 1-Kiri) 21 Juli Pukul 16.00-17.00 arus kendaraan kearah selatan dan (Gambar 2-kanan) pukul 17.00-18.00 arus kendaraan kearah selatan.

Syaiful (Dinas Perhubungan Kota Tangerang Selatan, 2017, Komunikasi Personal, 21 Juni), mengemukakan bahwa faktor-faktor yang menyebabkan kemacetan di dua titik ruas Jalan Raya Serpong yaitu (1) Peningkatan jumlah kendaraan bermotor di Kota Tangerang Selatan yang pesat dan 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 karena merupakan moda utama bagi para penduduk untuk berangkat ke pusat kota (3) adanya kegiatan Pasar Serpong yang sangat berdekatan dengan pusat keramaian lain yaitu Stasiun Serpong (4) adanya lintasan sebidang (rel kereta api yang berpotongan dengan jalan raya) di Jalan Raya Serpong (5) banyaknya pedagang yang berjualan di bahu Jalan Raya Serpong yang mengakibatkan penyempitan ruas Jalan Raya Serpong (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) masih adanya kendaraan berat yang melintas di Jalan Raya Serpong pada jam sibuk. Beberapa kebijakan yang telah dibuat dan dilaksanakan guna mengatasi permasalahan kemacetan di Jalan Raya Serpong antara lain adalah (1) Pembatasan kendaraan bertonasi lebih dari atau sama dengan 8 ton untuk melintas di Jalan Raya Serpong Kota Tangerang Selatan yang diatur dalam Perwalkot no.3/ 2012 (2) Menempatkan anggota Dinas Perhubungan dan Satlantas di titik-titik kemacetan pada jam sibuk untuk mengawasi dan mengatur lalulintas di Jalan Raya Serpong.

Kebijakan pembatasan Kendaraan berat tersebut telah berjalan dengan baik, sehingga kendaraan berat yang melintas jumlahnya menurun. Namun kemacetan ternyata masih dapat ditemui di ruas Jalan Raya Serpong Kota Tangerang Selatan, sehingga diperlukan kebijakan-kebijakan lain guna mengatasi permasalahan kemacetan tersebut. 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 Anggrek

Studi ini menggunakan Metode Analisis Hirarki Proses (AHP) untuk menemukan prioritas kebijakan yang akan digunakan untuk mengatasi kemacetan di ruas Jalan Raya Serpong, Kota Tangerang Selatan. Analisis Hirarki Proses adalah metode penelitian yang dikembangkan oleh Thomas L. Saaty pada tahun 1970-an. Metode ini menggunakan sebuah kerangka guna mengambil keputusan dari sebuah permasalahan kompleks dengan membaginya ke dalam suatu susunan hirarki

sehingga pengambilan keputusan menjadi lebih sederhana dan cepat (Syaifullah, 2010). Penelitian ini dilakukan dengan judul “Analisis Prioritas Kebijakan Penanganan Kemacetan Jalan Raya Serpong Kota Tangerang Selatan.”

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, Jalan Raya Serpong merupakan jalan yang memiliki banyak kegiatan di sekitarnya. Kegiatan tersebut antara lain ialah kegiatan perdagangan, pendidikan, pemukiman, serta kegiatan transportasi. Jalan Raya Serpong memiliki posisi yang begitu strategis karena menghubungkan Kota Tangerang Selatan dengan Kabupaten Bogor dan Kabupaten Tangerang, serta manghubungkan Kota Tangerang Selatan dengan DKI Jakarta melalui Stasiun Serpong.

Menurut Dinas Perhubungan (2016) rendahnya tingkat pelayanan ruas Jalan Raya Serpong adalah disebabkan oleh tidak seimbangnya pertumbuhan pengguna Jalan Raya Serpong dengan pertumbuhan sarana dan prasarana lalu lintas di Jalan Raya Serpong. Kemacetan yang terjadi di Ruas Jalan Raya Serpong dapat dilihat pada jam -jam sibuk yaitu pada pukul 07.00-09.00 dan 16.00-18.00.

Berdasarkan kondisi Jalan Raya Serpong yang telah dijelaskan diatas dapat ditarik beberapa pertanyaan penelitian yaitu apa saja kebijakan-kebijakan yang dapat digunakan untuk mengatasi permasalahan kemacetan di ruas Jalan Raya Serpong, dan

dari kebijakakan-kebijakan tersebut kebijakan apa yang harus diprioritaskan untuk mengatasi kemacetan tersebut.

1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas, tujuan penelitian ini adalah untuk:

1. Menganalisis kondisi kemacetan Jalan Raya Serpong Kota Tangerang Selatan pada dua titik kemacetan yaitu Perempatan Muncul dan pada perlintasan kereta api di Jalan Raya Serpong.
2. Menganalisis dan menemukan prioritas kebijakan Pemerintah untuk menangani kemacetan yang terjadi di Jalan Raya Serpong pada dua titik kemacetan yaitu Perempatan Muncul dan pada perlintasan kereta api di Jalan Raya Serpong.

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat pada:

1. Pemerintah Kota Tangerang Selatan, sebagai bahan informasi dan masukan dalam mengatasi permasalahan kemacetan di ruas jalan Kota Tangerang Selatan.
2. Sebagai referensi dan informasi untuk penelitian selanjutnya yang membahas penelitian dengan tema serupa.

1.4 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan dalam penelitian ini terdiri atas lima bab, yaitu Bab I berisi pendahuluan. Pada bab ini dijelaskan latar belakang pemilihan Jalan Raya

Serpong sebagai objek penelitian, rumusan masalah yang ingin diteliti di Jalan Raya Serpong, tujuan dan kegunaan penelitian yang dilakukan di Jalan Raya Serpong.

BAB II berisikan tentang telaah teori, yang berisi tentang teori permintaan fasilitas transportasi, teori mengenai kota, teori perkembangan kota, teori tata guna lahan yang melandasi penelitian mengenai kemacetan di Jalan Raya Serpong Kota Tangerang Selatan, penelitian terdahulu yang relevan dengan penelitian ini dan kerangka pemikiran dari penelitian ini.

Bab III berisi tentang metode penelitian yang digunakan dalam penelitian mengenai kemacetan di Jalan Raya Serpong yang meliputi variabel serta definisi operasional, populasi dan sampel, jenis dan sumber data, metode pengumpulan data, serta metode analisis yang digunakan.

Bab IV menjelaskan mengenai hasil dan pembahasan yang berisi mengenai gambaran umum Jalan Raya Serpong, gambaran umum responden, serta diuraikan pula mengenai hasil analisis data dan interpretasi hasil penelitian yang telah dilakukan di Jalan Raya Serpong.

Bab V merupakan penutup yang berisikan simpulan penelitian, keterbatasan yang dialami dalam melakukan penelitian, serta saran mengenai kebijakan yang seharusnya diprioritaskan oleh pemerintah Kota Tangerang Selatan untuk mengatasi kemacetan di Jalan Raya Serpong Kota Tangerang Selatan.