

# IMPLEMENTASI KEBIJAKAN TRANSPORTASI PUBLIK DALAM MENGATASI KEMACETAN DAN KEPADATAN LALU LINTAS DI MEDAN

## *THE IMPLEMENTATION OF PUBLIC TRANSPORTATION POLICY ON SOLVING TRAFFIC DENSITY AND CONGESTION IN MEDAN*

**Suci Ramadhani Siregar**  
Sekolah Tinggi Manajemen  
Transportasi Trisakti  
ciekireida@yahoo.com

**Wardaya**  
Sekolah Tinggi Manajemen  
Transportasi Trisakti  
ward4y4@gmail.com

**Darmawan Tas'an**  
Sekolah Tinggi Manajemen  
Transportasi Trisakti  
darmawan.tasan@gmail.com

### **ABSTRACT**

*The purpose of this reserach is to find the alternative policy that should be taken by the Medan City Government, describes the causes of traffic density and traffic congestion and to evaluate the implementation of the Medan City Government policy in facing the problems of transportation and traffic congestion of Medan City. The study was conducted at (a) the inner city corridor road: Jalan Mohd. Yamin and Jalan Balai Kota (b) outter corridor road: Jalan Yos Sudarso, Jalan Letda Sujono, Jalan Jamin Ginting, Jalan S.M. Raja, and Jalan Gatot Subroto (c) the outer ring road is Jalan Karya Jasa. Data collection from various sources and processed for analysis and evaluation using Analytic Hierarchy Process (AHP). The sample is taken by purposive way where the selected respondent has competence in reviewing policy to resolve traffic jam. Based on research results, the density and traffic congestion can be resolve with more effective transportation policy, consistent enforcement of rules by the policy implementers and public awareness to obey the rules of transportation policy that have been made.*

**Keywords:** *Implementation; public policy; transportation; traffict density; congestion*

### **ABSTRAK**

Tujuan penelitian ini adalah untuk menemukan alternatif kebijakan yang seharusnya diambil Pemerintah Kota Medan, menguraikan penyebab tingkat kepadatan dan kemacetan lalu lintas serta melakukan evaluasi implementasi kebijakan Pemerintah Kota Medan dalam menghadapi persoalan transportasi dan kemacetan lalu lintas Kota Medan. Penelitian ini dilaksanakan di (a) jalan koridor dalam kota: Jalan Mohd. Yamin dan Jalan Balai Kota (b) jalan koridor luar: Jalan Yos Sudarso, Jalan Letda Sujono, Jalan Jamin Ginting, Jalan S.M. Raja, dan Jalan Gatot Subroto (c) jalan lingkar luar adalah Jalan Karya Jasa. Pengumpulan data dari berbagai sumber dan diolah untuk dianalisis dan dievaluasi menggunakan Analitic Hierarchy Process (AHP). Sampelnya diambil dengan cara purposive dimana responden yang dipilih merupakan narasumber yang mempunyai kompetensi dalam mengkaji kebijakan dalam mengatasi kemacetan lalu

lintas. Berdasarkan hasil penelitian, tingkat kepadatan dan kemacetan lalu lintas dapat diatasi dengan kebijakan transportasi yang lebih efektif, penegakan aturan yang konsisten oleh pelaksana kebijakan serta kesadaran masyarakat dalam memenuhi aturan kebijakan transportasi yang telah dibuat.

**Kata kunci** : Implementasi; kebijakan public; transportasi; kepadatan; kemacetan

## PENDAHULUAN

Pembangunan transportasi bertujuan meningkatkan pelayanan jasa transportasi efisien, efektif, handal, berkualitas, aman, terjangkau. Mewujudkan transportasi nasional terpadu dengan pembangunan wilayah, sistem distribusi yang dapat memberikan pelayanan masyarakat, meningkatkan jaringan desa-kota memadai (RPJM Dirjendat Kemenhub RI). Penataan transportasi Kota Medan terkait aspek kelembagaan dan peraturan, SDM, teknologi, pendanaan investasi, kapasitas, serta operasi dan pemeliharaan. Pada aspek kelembagaan dan peraturan, ketidak-efisienan pengelolaan pembinaan infrastruktur, koordinasi dan pembagian peran, fungsi antar lembaga, hubungan antar regulator, *owner* dan operator. Pada aspek pendanaan, infrastruktur transportasi membutuhkan investasi dengan jangka waktu pengembalian yang panjang. Penyelenggaraan infrastruktur transportasi dimonopoli pemerintah. Sistem transportasi terpadu mewujudkan transportasi tertib, selamat, aman, nyaman, cepat, teratur, lancar, terjangkau, pengelolaan transportasi berkelanjutan (*sustainable development*); aksesibilitas, kesetaraan dan dampak lingkungan. Aksesibilitas diupayakan dengan perencanaan jaringan transportasi terintegrasi. Kesetaraan melalui penyelenggaraan transportasi yang terjangkau, persaingan sehat, pembagian penggunaan ruang, pemanfaatan infrastruktur, transparan dalam pengambilan kebijakan. Pengurangan dampak negatif lingkungan dan prioritas keselamatan. UU No 22 Tahun 2009, mengatur integrasi pengelolaan lalu lintas dan angkutan jalan antara Kementerian PU, Kemenhub dan Polri.

Kota Medan, menjadi pusat pemerintahan dan perdagangan aktifitas ini menarik mobilitas penduduk dari wilayah Kota Medan pinggiran (*suburban*); Binjai dan Deli Serdang. Pertumbuhan sepeda motor mendominasi 86,29%, mobil

penumpang 7,91%, mobil barang 4,50% dan bus 1,30%. Tahun 2015 kendaraan bermotor 5.605.495 unit. Panjang jalan raya di kota Medan; kondisi baik 2.984,5 Km; kondisi rusak dan rusak berat 191,2 Km. Walau jumlah jalan yang tidak baik 6,4 % dari keseluruhan cukup menjadi penyebab kemacetan. Tingkat kepadatan lalu lintas yang tinggi membutuhkan infrastruktur. Budaya pengguna transportasi jalan memiliki korelasi signifikan dengan ketidakteraturan pengendara; kawasan disekitar USU, Jalan Marendal, Jalan Gatot Subroto, Jalan Amplas. Perilaku pengendara sepeda motor, becak, mobil melanggar rambu lalu lintas, berhenti di daerah rambu larangan, berjalan dan parkir di trotoar. Kondisi ketersediaan sarana pendukung; marka jalan, lampu pengatur lalu lintas, penerangan jalan, jembatan penyeberangan, fasilitas pejalan kaki, kondisi sarana dan prasarana transportasi. Kebijakan manajemen lalu lintas di Medan dilakukan menyeluruh, kelancaran mobilitas masyarakat, menekan urbanisasi, menciptakan struktur tata ruang kota, menambah jaringan jalan, fasilitas pengatur lalu lintas, pejalan kaki dan bersepeda, serta angkutan umum massal. Sistem transportasi belum memenuhi kriteria keberlanjutan, rendahnya kualitas jalan dan angkutan umum, tingginya angka kecelakaan, kemacetan, menurunnya kecepatan pada jam sibuk, polusi, dan transportasi berbiaya tinggi.

Mengurai permasalahan transportasi kota Medan, diarahkan secara komprehensif terkonsip, menganalisis konsep kebijakan yang dapat mengatasi persoalan lalu lintas. Kebijakan Pemerintah belum dapat mengurangi tingkat kemacetan lalu lintas, dan belum memberikan kenyamanan pengguna jalan, dengan demikian perumusan masalah dari penelitian ini adalah Bagaimana Kebijakan Pemerintah Kota Medan dalam mengurangi tingkat kemacetan lalu lintas di Kota Medan, yang diakibatkan oleh volume kendaraan, dan terbatasnya sarana

serta prasarana jalan? Bagaimana pengaruh kebijakan dibidang transportasi oleh pemerintah Kota Medan dalam memberikan tingkat kenyamanan bagi pengguna jalan? Bagaimana merumuskan konsep kebijakan lalu lintas yang efektif oleh Pemerintah Kota Medan dalam mengatasi persoalan transportasinya?

Menurut Asropi (2011), kemacetan terjadi disebabkan kelemahan sistem pengaturan lampu lalu lintas, persimpangan jalan, kendaraan yang turun ke jalan, musim dan kondisi jalan. Penanggulangan kemacetan lalu lintas dengan penambahan sarana jalan, pembangunan jalan tol, jalan layang, terowongan, sistem pengaturan lampu ATCS (*Area Traffic Control Sistem*). Transportasi sangat erat dengan perluasan lahan tanah. Hubungan antara perkembangan transportasi dengan perluasan lahan tanah (Drewe):

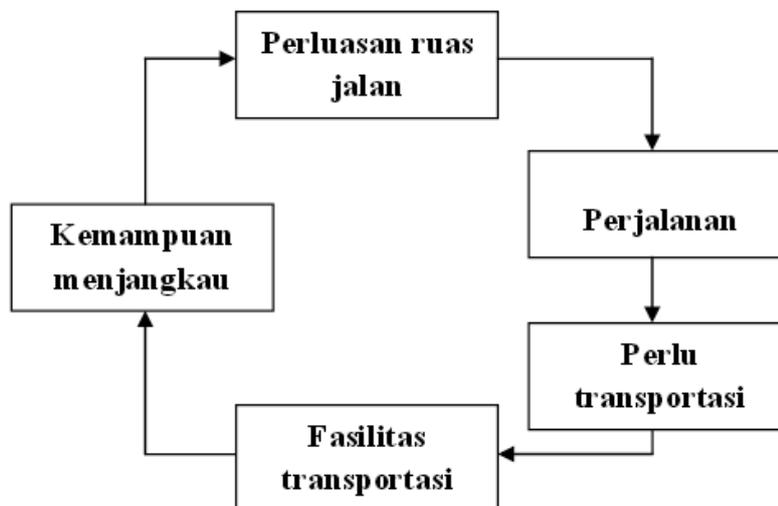
Kemacetan mulai terjadi jika arus lalu lintas mendekati besaran kapasitas jalan. Kemacetan semakin meningkat apabila arus begitu besarnya sehingga kendaraan sangat berdekatan. Kemacetan total terjadi apabila kendaraan harus berhenti atau bergerak sangat lambat.

Salah satu model kebijakan publik adalah model inkrementalisme. Model ini

berpatokan kepada kebijakan masalalu dengan sedikit perubahan yang disesuaikan dengan konstitusi sebagai pelaksana tugas eksekutif pemerintah yang berwenang di wilayah tersebut (Nawawi, 29).

Kebijakan publik diatur dalam UU No 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan. Pasal 7 UU No 12 Tahun 2011, hirarki Perundang-undangan sebagai berikut; UUD Tahun 1945; Ketetapan MPR; UU/PP Pengganti UU; Peraturan Pemerintah; Peraturan Presiden; Peraturan Daerah Provinsi, dan; Peraturan Daerah Kabupaten/Kota.

UU No 22 Tahun 2009, tentang lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis mendukung pembangunan, integrasi nasional sebagai upaya memajukan kesejahteraan umum; pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, kesejahteraan umum, persatuan dan kesatuan, menjunjung tinggi martabat bangsa; etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan penegakan dan kepastian hukum. UU No 38 Tahun 2004 tentang Jalan; UU No 22 Tahun 1999 tentang Pemerintah Daerah UU No 32 Tahun 2004



Gambar 1 Diagram Siklus Perluasan Ruas Jalan dan Transportasi

tentang Pemerintahan Daerah; UU No 28 Tahun 2007 tentang Kepolisian Negara; UU No 36 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang.

PP Kelanjutan dari UU No 22 Tahun 2009 berperan membina dan menyelenggarakan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar melalui kegiatan gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang di Jalan; yang menggunakan sarana, prasarana, fasilitas pendukung; kegiatan berkaitan registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, pendidikan berlalu lintas, manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta penegakan hukum. PP No 74 Tahun 2014; perpindahan orang dan/atau barang menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.

UU No 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah “Otonomi daerah adalah hak, wewenang, dan kewajiban daerah otonom untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan dan kepentingan masyarakat sesuai peraturan perundang-undangan. Pasal 21 dalam penyelenggaraan otonomi, daerah mempunyai hak; mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahannya; memilih pimpinan daerah; mengelola aparatur daerah; mengelola kekayaan daerah; memungut pajak dan retribusi daerah; bagi hasil dari pengelolaan sumber daya alam dan sumber daya lainnya; sumber pendapatan lain yang sah.

Pasal 22 menyatakan dalam menyelenggarakan otonomi, daerah mempunyai kewajiban; melindungi masyarakat, menjaga persatuan, kesatuan dan kerukunan nasional, serta keutuhan NKRI; meningkatkan kualitas kehidupan masyarakat; mengembangkan kehidupan demokrasi; mewujudkan keadilan dan pemerataan; meningkatkan pelayanan dasar pendidikan; menyediakan fasilitas pelayanan kesehatan; menyediakan fasilitas sosial dan fasilitas umum yang layak; mengembangkan sistem jaminan sosial; menyusun perencanaan dan tata

ruang daerah; mengembangkan sumber daya produktif di daerah; melestarikan lingkungan hidup; mengelola administrasi kependudukan; melestarikan nilai sosial budaya; membentuk dan menerapkan peraturan perundang-undangan sesuai kewenangannya. Dengan memperhatikan kesulitan pembahasan dalam menentukan jenis urusan yang diserahkan dan kepada siapa harus diserahkan, maka ditetapkan PP No 45 Tahun 1992 tentang Titik Berat Otonomi pada DT II, mengatur ketentuan jenis urusan yang tidak diserahkan, jenis urusan yang selayaknya diserahkan/ menjadi urusan DT I dan jenis urusan yang diserahkan kepada DT II.

Perda No 16 Tahun 2011 tentang Tertib Lalu Lintas Kota Medan ditetapkan dalam rapat forum Lalu Lintas Kota Medan, 24 Januari 2010. Perda No 24 Tahun 2002 tentang penyelenggaraan Perhubungan di Kota Medan dan Keputusan Walikota 551.21/1212 27 Agustus 2010 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kota Medan tentang beberapa pembagian ruas jalan sebagai kawasan tertib lalu lintas diwajibkan menggunakan sabuk pengaman bagi kendaraan bermotor roda empat ke atas dan menggunakan helm Standar Nasional Indonesia (SNI) bagi kendaraan bermotor roda dua.

Efisiensi efektivitas penggunaan ruang lalu lintas dan mengendalikan pergerakan lalu lintas dan angkutan jalan perlu dilakukan manajemen kebutuhan lalu lintas. UU No 32 tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah, sebagaimana telah diubah, terakhir UU No 12 tahun 2008 tentang perubahan kedua atas UU No 32 tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah. Tujuan penelitian menganalisis penyebab tingkat kepadatan lalu lintas dan kemacetan lalu lintas di kota Medan; Mengevaluasi implementasi Kebijakan Transportasi Pemerintah kota Medan terhadap persoalan Transportasi dan kemacetan lalu lintas di kota Medan; Memberikan Alternatif atau solusi perbaikan kebijakan di bidang transportasi oleh Pemerintah kota Medan

dalam mengatasi persoalan lalu lintas di kota Medan. Adapun lokasi Penelitian dalam memperoleh data-data yang dibutuhkan dalam penyusunan laporan yaitu di Kota Medan, dengan pertimbangan karena Kota Medan mempunyai karakter yang khas yang merupakan salah satu kota terbesar ketiga di Indonesia dan salah satu kota terpadat dengan beragam permasalahan lalu lintasnya termasuk penerapan dan pola kebijakan pemerintah Kota Medan. Kuesioner dan wawancara terhadap responden bulan Maret hingga bulan Mei 2016 menggunakan metode AHP (*Analytic Hierarchy Process*). Metode *Analytical Hierarchy Process* sesungguhnya metode pemecahan masalah dengan cara berpikir sederhana. AHP diperkenalkan oleh Thomas L. Saaty tahun 1970 an (2008).

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Tahap awal penelitian melakukan pengumpulan data cara wawancara, banyak dilakukan pada penelitian kualitatif. Kelebihan metode wawancara peneliti bisa menggali informasi tentang topik penelitian secara mendalam, bisa mengungkap hal yang mungkin tidak terpikirkan. Metode wawancara memerlukan kecakapan peneliti. Metode wawancara dalam penelitian ini digunakan untuk mengumpulkan informasi dan data dan melengkapi atau mendukung hasil penelitian. Metode wawancara digunakan dalam penelitian; lebih menekankan pengumpulan data menggunakan metode kuisisioner (wawancara tertutup), observasi/ dokumentasi, dan wawancara secara terbuka.

Berdasarkan hasil wawancara, banyaknya permasalahan dalam mencari prioritas kebijakan, metode *Analytical Hierarchy Process* diterapkan dalam penelitian. Pemilihan responden berdasarkan atas kriteria/ pendekatan *expert opinion* salah satu yang dipersyaratkan AHP. Mengasumsikan, orang ataupun

pimpinan dari berbagai departemen/ bidang keahlian, mengerti dan menguasai persoalan/ pertanyaan yang ditanyakan/ dimintakan pendapat. *Expert* dimintai pandangannya tentang perubahan variabel dalam kuisisioner. Kelemahan pendekatan adanya kontak di antara para partisipan saling mempengaruhi keaslian opini. Logika AHP, penentuan responden menjadi persoalan mendasar dapat mempengaruhi proses penelitian. Responden yang memenuhi kategori *expert* paham secara substansi akar permasalahan. Definisi *expert* konteks AHP orang/ pihak yang memiliki wawasan pengetahuan tentang permasalahan secara mendalam, penelitian mengkaji partisipasi publik dalam pembangunan di Kota Medan, responden dipilih secara *purposive* mencerminkan *stakeholders* dan elemen masyarakat Kota Medan. Jumlah seluruh responden 4 orang mewakili tiga unsur; pemerintah, legislatif dan masyarakat.

Logika AHP, pengambilan responden merupakan persoalan mendasar sangat mempengaruhi proses dan hasil penelitian, responden memenuhi kategori *expert*. Kategori *expert* diukur dari segi tingkat pemahaman/ penguasaan terhadap substansi permasalahan yang diteliti, analisa pemilihan prioritas kebijakan transportasi kota Medan, responden mencerminkan *stakeholders* dan elemen masyarakat Kota Medan. Jumlah responden 4 orang mewakili tiga unsur; pemerintah, legislatif, dan masyarakat. Pertanyaan yang dijawab oleh para responden dalam bentuk wawancara/ menjawab *quisioner* yang disusun tingkat penguasaannya dianggap baik, kelompok ini diberi bobot sama/ dengan kata lain kelompok satu tidak lebih tinggi dibanding kelompok lainnya. Anggota DPRD Provinsi Sumut dan anggota DPRD Kota Medan. Unsur masyarakat diwakili satu orang latar belakang pengajar Perguruan Tinggi di kota Medan.

Berdasarkan hasil wawancara diidentifikasi sejumlah kepentingan

dankendala *stakeholder* pemerintah, legislative, dan masyarakat. Kepentingan pemerintah sebagai regulator menjalankan visi misi sebuah organisasi pemerintahan. Sukses/tidaknya suatu periode pemerintahan tolok ukurnya seberapa berhasil mencapai target, visi misi yang ditetapkan, kepentingan Pemerintah Kota Medan meningkatkan penyediaan jasa transportasi yang terpadu, tertib, lancar, aman, nyaman efisien dan selamat, kepentingan/ tujuan ini ditetapkan dalam Perda Kota Medan. Kepentingan ini melandasi pemerintah Kota Medan menempuh merealisasikan visi misi. Kepentingan legislatif menjalankan tugas pokok dan fungsi yang melekat pada lembaga legislatif. Adapun tupoksi badan legislatif diamanatkan oleh undang-undang; Pengawasan (*controlling*), Legislasi (*legislative*) dan anggaran (*budgeting*). Periode sasi keanggotaan DPRD, keberhasilannya diukur dari seberapa produktif lembaga ini membuat sebuah produk kebijakan dan menjalankan fungsinya serta besar pengaruhnya. Kepentingan masyarakat dalam kebijakan sistem transportasi sebagai sarana pendukung dalam melaksanakan aktivitas

bisnis dan sosial. Sistem transportasi yang baik akan mudah masyarakat dalam menjalankan aktivitasnya.

Terbatasnya anggaran, hambatan *stakeholder* pemerintah dalam pengembangan sistem transportasi. Peningkatan dan penambahan jaringan jalan, memaksimalkan pendapatan daerah dari Pusat/ Pendapatan Asli Daerah (PAD) serta koordinasi yang baik dari lembaga legislatif untuk pengalokasian anggaran sektor transportasi. Hambatan yang dijumpai pemerintah Kota Medan dalam mengatur jumlah angkutan umum, otoritas pemberian izin trayek juga dikeluarkan oleh Pemkab Deli Serdang. SDM adalah kendala *stakeholder* lembaga legislatif, konflik kepentingan yang ditemui oleh anggota legislatif nampak nyata pada saat penyusunan APBD, setiap partai memperjuangkan alokasi anggaran sebagaimana *platform* partai. Aturan partisipatif, kendala yang dijumpai oleh *stakeholder* masyarakat, aturan partisipatif dituangkan dalam sebuah Perda mengatur dan menjamin tentang partisipasi/ keterlibatan masyarakat saat penyusunan kebijakan publik/ rancangan



Gambar 2 Hirarki Permasalahan Transportasi Kota Medan

Perda (RAPERDA). Dimaksudkan mengkomodifikasi aspirasi masyarakat secara langsung dalam sebuah produk hukum. Kenyataannya pelibatan elemen masyarakat sangat rendah. Kendala diantisipasi dengan penguatan Perda Partisipatif, menjamin terkomodifikasinya aspirasi dan kepentingan masyarakat.

#### A. Hirarki Prioritas Pemilihan Kebijakan Transportasi Kota Medan

Perhitungan Metode AHP Level 1. Tujuan (*goal*): Terciptanya kondisi lalu lintas yang lancar, nyaman, dan aman. Ditetapkan berdasarkan tujuan dari kebijakan yang ditetapkan Pemkot Medan, berdasarkan UU No 16 Tahun 2011 tentang Kawasan Tertib Lalu Lintas Kota Medan. Level II *Stakeholders*, Pemerintah, Legislatif dan Masyarakat. Pemkot Medan organisasi yang memiliki kekuasaan untuk membuat *draft* usulan dan menerapkan hukum serta UU di wilayahnya, membuat dan menerapkan aturan. Dalam penelitian responden pemerintah diwakili oleh staf Dishub. Sejalan dengan tugas pokok aparat pemerintah memberikan pelayanan masyarakat. Kendala yang dihadapi pemerintah; pengalokasian anggaran dan besaran anggaran, upaya pemkot membuka jaringan jalan baru menjadi prioritas; kesulitan Pemkot Medan berkoordinasi dengan Pemkab Deli Serdang, pada perbedaan kepentingan yang wilayahnya berbatasan. Belum adanya aturan pola koordinasi antar wilayah, pada kesulitan Pemkot mengatur jumlah angkutan umum, disebabkan izin berasal dari Pemkab Deli Serdang. Pemkot Medan memprioritaskan pengaturan dan penertiban trayek angkutan kota. Sebagai kota penyangga kota Medan, serta lokasi industri strategis yang berlokasi di kota ini, arus keluar masuk barang sangat tinggi, bagi pemerintah Kota Medan merupakan permasalahan yang membutuhkan prioritas/ penanganan

husus.

Level III, Tindakan *Stakeholders* Pada aktor legislatif tindakan prioritas *stakeholder* dikaitkan tugas pokok dan fungsi melekat jabatan adalah bidang legislasi, penganggaran (*budgeting*), dan pengawasan. Masyarakat adalah komponen *stakeholders* yang menganggap mematuhi rambu dan marka adalah tindakan yang besar pengaruhnya dalam menciptakan kondisi transportasi yang teratur. Tindakan selanjutnya menggunakan *public transportation* serta meningkatkan partisipasi dalam proses penyusunan pengambilan kebijakan transportasi, upaya yang bisa berpengaruh signifikan dalam menciptakan kondisi transportasi yang diinginkan.

Level IV, Alternatif kebijakan. Alternatif kebijakan adalah pilihan yang ada dan memungkinkan diambil para *stakeholders* berdasar situasi kondisi di wilayah administratif Kota Medan. Menggunakan Perda yang ada (kebijakan yang mengatur sistem transportasi di wilayah Kota Medan)/ melakukan revisi aturan terkait sistem transportasi di Kota Medan, adalah dua pilihan yang dicari prioritasnya. Alternatif lain yang menjadi pilihan *stakeholders* untuk menciptakan kondisi transportasi ideal adalah pengembangan sistem transportasi massal. Dari hasil penyebaran kuisioner berdasar susunan hirarki, langkah selanjutnya melakukan perhitungan terhadap jawaban kuisioner. Perhitungan mulai dari menghitung nilai *geometric mean* untuk setiap tabel perbandingan berpasangan, menguji nilai konsistensi rasio dan hirarkinya.

#### 1. Perhitungan *Geometric Mean*

*Geometric mean* adalah langkah pertama dalam perhitungan AHP. Dalam penelitian kuisioner diisi oleh dua orang dengan dua kali pengisian yang berkaitan, penilaian dilakukan oleh lebih dari satu orang sehingga menimbulkan penilaian

yang berbeda, sedangkan metode AHP hanya menggunakan satu nilai/jawaban untuk satu *matriks* perbandingan. Nilai yang dihasilkan dari perhitungan *geometric mean* merupakan *input* nilai perbandingan antar elemen.

2. Perhitungan *Eigen Vector* (EV),  $\lambda$  maks, CI dan CR

Selanjutnya yang harus dilakukan setelah mendapatkan nilai *geometric mean* melakukan perhitungan nilai *eigen vector*, *eigen value* ( $\lambda$  maks), *consistency index* (CI) dan *consistency ratio* (CR), untuk mengetahui apakah jawaban yang diberikan responden dalam kuisioner konsisten/ tidak. Parameter yang digunakan untuk mengukur konsisten atau tidaknya jawaban dari responden berdasarkan nilai *consistency ratio* yang didapat dari perhitungan. Suatu *matriks* perbandingan berpasangan dikatakan konsisten bila nilai CR-nya tidak lebih  $< 0,1$ .

3. Perhitungan Konsistensi Hirarki

Setelah mendapatkan nilai *consistency ratio*, melakukan pengujian konsistensi hirarki menggunakan *Consistency Ratio of Hierachy* (CRH). Suatu hirarki dapat dikatakan konsisten apabila nilai pengujian konsistensi hirarkinya tidak lebih  $< 0,1$ .

Perhitungan konsistensi hirarki untuk tujuan (level 0) terhadap kriteria (level 1). Mewujudkan kondisi transportasi yang selamat, aman, lancar dan tertib dengan kriteria Pemerintah, DPRD dan Masyarakat. Perhitungan konsistensi hirarki untuk kriteria (level 1) terhadap sub kriteria (level 2). Kriteria Pemerintah dengan subkriteria peningkatan jaringan jalan, penertiban trayek dan pengaturan angkutan barang. Kriteria DPRD dengan subkriteria Legislasi, Anggaran dan Pengawasan. Kriteria Masyarakat dengan subkriteria patuh terhadap rambu dan marka, penggunaan kendaraan umum dan

peningkatan partisipasi.

## B. Pembahasan

1. Analisis Proses Pembentukan Hirarki  
Dalam penelitian ini, proses pengambilan keputusan dilakukan memilih alternatif yang dianggap paling penting dan memiliki prioritas paling baik diantara alternatif lainnya, didasarkan pada penyusunan hirarki yang digunakan sebagai acuan dalam tahapan penyelesaian masalah, masalah yang kompleks diuraikan ke dalam elemen yang bersangkutan secara lebih sederhana, menyusun elemen secara hirarkis akhirnya melakukan penilaian elemen sekaligus menentukan keputusan mana yang akan diambil. Dalam pembentukan struktur hirarki penelitian ini, terdiri dari empat level. Level 0 merupakan tujuan yang ingin dicapai untuk mewujudkan kondisi transportasi yang selamat aman lancar dan tertib. Level 1 merupakan kriteria yang terdiri dari peningkatan jaringan jalan, penertiban trayek dan pengaturan angkutan barang. Level 2 merupakan subkriteria yang menjadi pendukung kriteria yang terdiri dari legislasi, anggaran dan pengawasan. Level 3 berupa alternatif yang akan dipilih dengan subkriteria revisi Perda, Perda lama, dan pengembangan sistem transportasi.

2. Analisis Hasil Penilaian Terhadap Kriteria

Berdasarkan perhitungan diperoleh hasil bahwa Kebijakan Transportasi di Kota Medan lebih memperhatikan prioritas kriteria pemerintah 57,307%. Artinya kebijakan transportasi kota Medan lebih memprioritaskan kebijakan Pemerintah. Transportasi kota Medan ditingkatkan dalam hal keamanan, ketertiban dan kelancaran dalam hal revisi Perda untuk peningkatan jaringan jalan. Pada urutan kedua adalah masyarakat yang mempunyai bobot prioritas 27,549 %. Berarti transportasi kota Medan memberikan perhatian yang besar terhadap keamanan, ketertiban dan kelancaran masyarakat. Urutan ketiga

adalah DPRD yang mempunyai bobot prioritas 20.145 %. Berarti kebijakan transportasi di kota Medan melakukan penilaian signifikan terhadap kebijakan DPRD, bukan berarti DPRD menyepelkan kebijakan transportasi kota Medan dengan menempatkannya pada urutan terakhir. Ketiga kriteria ini merupakan komponen yang sangat penting dalam memberikan keamanan, ketertiban dan kelancaran transportasi kota Medan.

### 3. Analisis Hasil Penilaian Terhadap Sub Kriteria

Urutan prioritas dapat dilihat Peningkatan Jaringan Jalan memiliki bobot terbesar 24.274% dari keseluruhan, sesuai dengan bobot prioritas kebijakan terhadap kriteria terbesar yaitu pemerintah. Peningkatan Jaringan Jalan menjadi hal yang perlu dan sangat berpengaruh karena kondisi daya tampung jaringan jalan yang ada dirasa kurang dengan volume kendaraan yang semakin bertambah. Prioritas kedua dengan melakukan penertiban trayek angkutan umum yang memiliki presentase 20.224%. Trayek angkutan umum yang tidak tertata menjadi salah satu penyebab masalah transportasi Kota Medan, angkutan umum sering berhenti untuk menaik-turunkan penumpang secara sembarangan dan sangat membahayakan penumpang serta pengemudi lainnya. Pengaturan angkutan barang menjadi prioritas ketiga dengan 12.809%. Angkutan barang di Kota Medan seperti truk, kontainer dan kendaraan besar lainnya banyak yang memasuki kota dan daerah yang sebenarnya dilarang, sehingga menimbulkan kemacetan dan kepadatan yang semakin tinggi. Hal ini perlu diatur secara tegas oleh pemerintah, tidak hanya dengan aturan namun juga dengan penindakan secara tegas. Prioritas keempat adalah sub kriteria patuh terhadap rambu dan marka jalan dengan presentase sebesar 9.627%. Semakin tinggi kepatuhan masyarakat terhadap rambu lalu lintas dan marka jalan, semakin meringankan beban permasalahan transportasi kota

Medan. Di urutan kelima adalah legislasi atau pembentukan perundang-undangan oleh DPRD dengan 8.358% dan di urutan keenam adalah peningkatan partisipasi masyarakat 7.117%. Prioritas ketujuh, delapan dan sembilan adalah pengawasan kebijakan 6.795%, penggunaan kendaraan umum 5.805% dan kebijakan penganggaran 4.992%. Tiga sub kriteria tersebut menjadi pendukung dalam melakukan sub kriteria lain dengan prioritas yang lebih tinggi. Penggunaan kendaraan umum mendapat presentase cukup kecil dikarenakan masyarakat merasa kendaraan umum yang tersedia belum memadai sehingga kendaraan umum belum menjadi pilihan masyarakat.

### 4. Analisis Hasil Penilaian Terhadap Alternatif Kebijakan

Setelah melakukan perhitungan dan pengolahan terhadap data kuesioner dengan menggunakan metode AHP, hasil penilaian dan urutan prioritas atas alternatif kebijakan yang mungkin dilakukan dalam mengatasi permasalahan transportasi kota Medan: Revisi Perda saat ini Perda Kota Medan Nomor 24 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Perhubungan Kota Medan menjadi prioritas utama sebesar 43,466%. Dalam melakukan revisi terhadap Perda yang ada, Pemda kota Medan melakukan kajian dan analisis revisi kebijakan yang paling tepat dilakukan kota Medan. Kesalahan dalam melakukan revisi terhadap kebijakan yang telah ada justru dapat menimbulkan kebingungan dan permasalahan baru dalam sistem transportasi. Menurut hasil kuesioner yang dilakukan, beberapa sub kriteria yang perlu dilakukan revisi atas aturan yang telah ada saat ini; kebijakan penganggaran, pengawasan kebijakan yang dilakukan, tingkat kepatuhan masyarakat atas rambu dan marka jalan, penggunaan kendaraan angkutan umum dan tingkat partisipasi masyarakat. Pengembangan sistem transportasi merupakan alternatif kebijakan kedua yang dapat dilakukan presentase 42.396%. Responden yang melakukan

pengisian kuesioner berpendapat bahwa sistem transportasi kota Medan masih perlu dikembangkan dan diperbaiki, terutama dalam sub kriteria peningkatan jaringan jalan, penertiban trayek angkutan umum dan pengaturan angkutan barang masih belum optimal. Mempertahankan Perda lama bukan merupakan pilihan utama dalam mengatasi masalah transportasi kota Medan, responden dalam melakukan kuesioner hanya memberi bobot 14.139%. Hal ini menunjukkan bahwa secara keseluruhan “Perda Kota Medan Nomor 24 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Perhubungan di Kota Medan” belum cukup mampu mengatasi dan menyelesaikan permasalahan transportasi kota Medan sehingga masih diperlukan perbaikan dengan revisi, pembuatan peraturan baru dan pengembangan sistem transportasi yang lebih baik.

## SIMPULAN

Setiap kebijakan yang diambil oleh pemerintah akan diikuti oleh kebijakan lain sebagai pendukung kebijakan utama, yang menjadi kebijakan utama adalah “Kebijakan mengatasi kemacetan di Kota Medan” diikuti oleh kebijakan pembatasan kendaraan dengan penggunaan instrumen regulasi, pengenaan pajak progressif, yang merupakan instrumen ekonomi dan cara lainnya yang berkaitan dengan cara mengatasi kemacetan. Dibutuhkan komitmen pemerintah untuk meningkatkan kinerja transportasi di wilayah Kota Medan. Keseriusan Pemerintah dapat diwujudkan dalam pengalokasian anggaran yang signifikan pada sektor yang menunjang meningkatnya kinerja transportasi, penambahan dan peningkatan jaringan jalan, *law enforcement*, dan seterusnya. Untuk menegakkan aturan atau dengan kata lain disiplin pemerintah dituntut tegas dalam menerapkan aturan menurut sistem yang ada tidak dipengaruhi budaya lokal yang justru kontraproduktif, dengan

pembiaran penggunaan jalan ataupun badan jalan untuk kegiatan lain yang mengganggu lalu lintas dengan pertimbangan sosial. Alternatif lainnya, jika suatu kebijakan dianggap tidak bisa lagi diterapkan sudah semestinya kebijakan berupa Perda tersebut dicabut pemberlakuannya, hingga tidak menimbulkan iklim yang apatis, yang berpengaruh secara psikologis dimasa yang akan datang. Untuk mengoptimalkan penggunaan dan fungsi terminal angkutan umum, masyarakat dilibatkan sejak proses penyusunan hingga pengimplementasian dan sosialisasi kebijakan sistem transportasi. Agar dapat tertib pada angkutan umum yang beroperasi di Kota Medan dapat diatasi dengan penataan trayek angkutan umum dengan cara melakukan pembatasan usia angkutan umum atau metode lain dengan memperhitungkan faktor muat (*load factor*) kapasitas jalan dan penguatan kordinasi dengan pemerintah daerah yang wilayahnya berbatasan dengan Kota Medan. Ketersediaan angkutan umum yang nyaman lancar dan aman menjadi alasan utama masyarakat untuk mengalihkan penggunaan kendaraan pribadi menjadi menggunakan transportasi massal.

## DAFTAR PUSTAKA

- Asropi, *at al.*, 2011. Model Jalan Lalulintas Jalan Tol Dalam Persamaan Diferensial Parsial. UNPAD <http://repository.unpad.ac.id/eprint/6419>, [5 November 2016].
- Brodjonegoro, Bambang P.S. 1992. *Mimego, AHP*. Jakarta: Pusat Antar Universitas Studi Ekonomi Indonesia.
- Nawawi, Ismail. 2009. *Public Policy: Analisis, Strategi Advokasi Teori dan Praktek*. Surabaya: Institut Teknologi Surabaya.
- Saaty, Thomas L., 2008. Decision making with the analytic hierarchy process. *International Journal of Service Sciences*, 1(1), hal. 83-97.

- [PERDA Medan] Peraturan Daerah Kota Medan Nomor 24 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Perhubungan di Kota Medan. Medan : PERDA Medan
- [Peraturan Walikota] Peraturan Walikota Medan No 16 Tahun 2011 tentang Kawasan Tertib Lalu Lintas Kota Medan. Medan : Peraturan Walikota
- [PP RI] Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan. Jakarta : PM RI
- [UU RI]. Undang-Undang Republik Indonesia No 22 Tahun 1999 tentang Pemerintah Daerah. Jakarta : UU RI
- [UU RI]. Undang-Undang Republik Indonesia No 38 Tahun 2004 tentang Jalan. Jakarta : UU RI
- [UU RI]. Undang-Undang Republik Indonesia No 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah Jakarta :UU RI
- [UU RI]. Undang-Undang Republik Indonesia UU No 28 Tahun 2007 tentang Kepolisian Negara Jakarta :UU RI
- [UU RI]. Undang-Undang Republik Indonesia UU No 36 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang. Jakarta :UU RI
- [UU RI]. Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta : UU RI
- [UU RI]. Undang-Undang Republik Indonesia No 12 Tahun 2011, hirarki Perundang-undangan. Jakarta : UU RI
- [UU RI]. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2011 tentang Kawasan Tertib Lalu Lintas Kota Medan. Medan : UU RI