

Kebijakan mengatasi kemacetan lalu lintas di Kota Bogor (suatu pendekatan analisis hirarki)

A. Faroby Falatehan, author

Deskripsi Lengkap: <https://lib.ui.ac.id/detail?id=108748&lokasi=lokal>

Abstrak

Kota Bogor dikenal sebagai "Kota Sejuta Angkutan Kota", ini terjadi karena banyaknya angkutan kota yang memadati jalan-jalan di Kota Bogor dan selalu menimbulkan kemacetan. Kapasitas jalan yang ada di Kota Bogor telah mendekati batas ambang sehingga tidak memadai lagi. Seperti batas ambang pada ruas-ruas jalan (VCR) di daerah Jalan Raya Pajajaran dengan nilai VCR berkisar antara 0,40 hingga 0,74. Sedangkan batas ambang yang laik dibawah 0,5. Pada tahun anggaran 2004 penataan transportasi menyerap biaya sebesar Rp 19.294.947.000,00 yang bersumber dari APBD Kota Bogor sebesar Rp 10.166.947.000,00 yang terdiri dari belanja operasional Rp 4.916.335.000,00 dan belanja modal Rp 5.250.612.000,00 dan dari APBD provinsi sebesar Rp6.730.000.000,00 serta dari APBN sebesar Rp 2.398.000.000,00.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mencari penyebab kemacetan lalu lintas di Kota Bogor dan menemukan kebijakan untuk mengatasi kemacetan lalu lintas di Kota Bogor Pada penelitian ini, pengolahan data menggunakan AHP (Analitic Hierarchy Process), sehingga respondennya adalah mereka yang dikatakan ahli dalam mengkaji kebijakan mengatasi kemacetan lalu lintas di Kota Bogor. Narasumber berasal dari BAPEDA, Dinas Lalu Lintas dan Jalas Raya, DPRD, LSM, polisi, masyarakat, supir dan Ahli Pengembangan Wilayah dan Transportasi di Kota Bogor. Masing-masing satu orang.

Berdasarkan referensi dan hasil wawancara, maka struktur hirarki diawali dengan tujuan umum, kemudian sumber kemacetan, pelaku penyebab kemacetan, kendalanya dan alternatif kebijakan. Sumber kemacetan lalu lintas adalah keterbatasan prasarana lalu lintas, jumlah kendaraan yang melebihi kapasitas, tingginya perkembangan dan aktivitas penduduk. Para pelaku penyebab kemacetan di Kota Bogor adalah pemerintah Kota Bogor, pengusaha, pedagang kaki lima, supir angkutan kota, petugas lalu lintas dan pengguna jalan. Dengan kendala: koordinasi antara Pemerintah Kota Bogor dan Pemerintah Kabupaten Bogor, tataruang, keuangan dan penegakkan hukum. Sedangkan alternatif kebijakannya adalah kerjasama dengan Pemerintah Kabupaten Bogor, penataan kawasan penting, meningkatkan prasarana lalu lintas, pengaturan trayek, penegakkan disiplin, dan mengurangi angkutan kota atau/dan penggantian moda.

Hasil penggalian opini ahli, kemudian diolah menggunakan Expert Choice 2000 menyimpulkan bahwa sumber utama dari kemacetan di Kota Bogor adalah jumlah kendaraan yang melebihi kapasitas. Hal ini dapat terjadi karena dari tahun ke tahun jumlah kendaraan di Kota Bogor selalu meningkat, baik itu kendaraan roda dua, kendaraan umum maupun kendaraan penumpang umum. Pelaku penyebab kemacetan di Kota Bogor, adalah pemerintah. Hal ini dikarenakan kurang ketatnya Pemerintah Kota Bogor dalam penegakkan aturan, seperti membatasi perizinan jumlah kendaraan yang ada di Kota Bogor, karena setiap tahun jumlah kendaraan meningkat. Hal lainnya adalah pemberian izin untuk kawasan perdagangan, yaitu terpusatnya fasilitas perdagangan di tengah kota.

Kendala utama kemacetan di Kota Bogor adalah penegakkan hukum. Hal ini dapat dilihat di jalanan, seperti pengemudi tidak disiplin menurunkan/menaikkan penumpang tidak pada tempatnya, berhenti di tempat terlarang, pengguna jalan tidak disiplin, naik/turun di tempat terlarang, pekerja informal/kaki lima yang tidak tertib, penyalahgunaan wewenang oleh petugas, konsistensi penegakkan hukum, tidak jelasnya sanksi bagi yang melanggar, kurangnya perangkat hukum, aturan yang ada tidak jelas mengatur sehingga perlu dipertegas dan petugas penegak hukum dilapangan kurang.

Prioritas utama untuk mengatasi kemacetan di Kota Bogor adalah pengurangan angkutan kota dan/atau penggantian moda. Hal ini karena jumlah kendaraan dari tahun ke tahun mengalami peningkatan Kebijakan berikutnya dengan nilai yang relatif dekat yaitu kebijakan pengaturan trayek, artinya kebijakan utama tersebut dapat dilaksanakan dengan di-back up kebijakan pengaturan trayek, jika tidak maka kebijakan utama tidak akan optimal. Karena ada beberapa daerah yang dilewati oleh lebih dari satu trayek. Kebijakan berikutnya adalah memperbaiki prasarana lalu lintas, kerjasama dengan Pemerintah Kabupaten Bogor, penegakkan disiplin dan penataan kawasan penting. Berdasarkan analisis sensitivitas dari jumlah kendaraan yang melebihi kapasitas, urutan prioritas kebijakan tidak berubah, yaitu prioritas utama adalah pengurangan angkutan kota dan/atau penggantian moda.