

PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR JALAN PEMKOT SURABAYA MASA SOENARTO SOEMOPRAWIRO TAHUN 1994 – 2000

NAILA ZULFA SANIYYAH

Jurusan Pendidikan Sejarah
Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum
Universitas Negeri Surabaya

Email: nailasaniyyah@gmail.com

Nasution

S1 Pendidikan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum
Universitas Negeri Surabaya

Abstrak

Kemajuan sistem perekonomian suatu negara pasti tidak terlepas dari kontribusi kemajuan pembangunan infrastruktur, salah satunya yaitu jalan. Surabaya sebagai kota megaurban yang sarat akan kepadatan penduduk serta aktivitas - aktivitasnya, menimbulkan permasalahan khas perkotaan yang kompleks yaitu masalah kemacetan lalu lintas. Banyaknya lahan perumahan baru di berbagai wilayah Surabaya menyebabkan pemekaran wilayah di Surabaya, ditambah lagi dengan bertambah pesatnya jumlah kendaraan pribadi yang digunakan oleh masyarakat Surabaya menambah kerumitan sistem lalu lintas. Sebagai Walikota Surabaya Soenarto Soemoprawiro dalam masa baktinya telah melakukan banyak kebijakan populis bagi masyarakat Surabaya, Khususnya dalam mengatasi kemacetan lalu lintas di Surabaya. Penelitian ini menggunakan metode penelitian sejarah yang terdiri atas tahap heuristik yaitu pengumpulan sumber baik primer maupun sekunder, kritik yaitu tahap penyaringan sumber yang diperoleh, interpretasi yaitu tahap penafsiran terhadap fakta dari sumber yang diperoleh, historiografi yaitu tahap penulisan hasil penelitian sejarah yang telah dilakukan. Hasil penelitian ini adalah mengetahui tentang kebijakan pembangunan jalan di Surabaya, implementasi, dan kontribusi pembangunan jalan dari tahun 1994 – 2000.

Kata Kunci : Infrastruktur, Soenarto Soemoprawiro, Surabaya

Abstract

Progress of a country's economic system is definitely not in spite of the contribution the progress of infrastructure development, one of which is the road. Surabaya as urban mega city will be full of population density and activities, pose a complex problem that is typical of urban traffic congestion problems. The number of new housing land in different areas of Surabaya in Surabaya cause of regional expansion, coupled with a rapidly growing number of private vehicles being used by people in Surabaya complicate traffic system. As Mayor of Surabaya, Soenarto Soemoprawiro in his tenure has done a lot for the people of Surabaya's populist policies, particular in addressing traffic congestion in Surabaya. This study uses historical research consisted of heuristic stages namely the collection of both primary and secondary sources, criticism that is obtained source filtering stage, the interpretation of which stage interpretation of the facts obtained from sources, historiography is the writing stage results of historical research that has been done. The result of this research is to know about the policy of road construction in Surabaya, implementation, and the contribution of road construction from the year 1994 to 2000.

Keywords : Infrastructure, Soenarto Soemoprawiro, Surabaya

PENDAHULUAN

Jalan merupakan sarana penghubung antar wilayah satu ke wilayah lain. Jalan sebagai suatu bagian dari sistem transportasi memiliki peran penting dalam pengembangan kehidupan berbangsa dan bernegara, yang diartikan sebagai salah satu faktor penunjang dalam bidang ekonomi, sosial dan budaya serta lingkungan dengan melalui suatu pendekatan pengembangan wilayah agar terwujud keseimbangan

dan pemerataan antardaerah¹. Masa orde baru menamakan dirinya sebagai masa pembangunan terhadap kondisi Indonesia yang dianggap memburuk pada masa orde lama, sehingga Orba menamakan kabinetnya sebagai kabinet pembangunan pada masa itu. Berbagai bidang pembangunan dilaksanakan pada masa orde baru, salah satunya adalah bidang pembangunan infrastruktur.

Pemerintah Orba melakukan berbagai usaha dalam meningkatkan pembangunan infrastruktur, yaitu

¹ Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 13

Tahun 1980 Tentang Jalan

dengan dirancangnya rambu – rambu aturan dan anggaran yang jelas. Usaha – usaha tersebut dituangkan dalam Garis Besar Haluan Negara (GBHN) yang membahas mengenai pembangunan nasional. Pembangunan infrastruktur jalan dalam rangka Pembangunan Nasional memiliki peran penting dalam mewujudkan terselenggaranya kelancaran lalu lintas bagi para pengguna jalan. Dengan demikian kegiatan pendistribusian pergerakan manusia, barang maupun jasa menjadi semakin mudah dan kegiatan perekonomian di wilayah tersebut menjadi maju dan berkembang². Ketersediaan prasarana jalan memberikan manfaat bagi masyarakat untuk bisa melayani berbagai kegiatan penduduk, baik kegiatan ekonomi maupun kegiatan sosial.

Surabaya merupakan kota metropolitan kedua di Indonesia setelah kota Jakarta. Sebagai kota metropolitan, Surabaya tidak terlepas dari adanya masalah kemacetan lalu lintas. Pertumbuhan penduduk merupakan salah satu penyebab terjadinya kemacetan, karena dengan pertambahan jumlah penduduk baik melalui kelahiran maupun urbanisasi menimbulkan pemekaran wilayah kota.

Pada tahun 1994, berdasarkan buku Surabaya dalam Angka, jumlah kendaraan bermotor menurut jenisnya tercatat mengalami peningkatan yang sangat signifikan dibanding dengan tahun sebelumnya, yaitu berjumlah 724.736, sedangkan tahun 1993 berjumlah 640.733.³Kotamadya Surabaya pada tahun 1994 berada dibawah kepemimpinan walikotamadya Soenarto Soemoprawiro yang dilantik pada tanggal 20 Juni 1994.

Sebagai seorang walikotamadya Surabaya, Soenarto harus menjalankan tugas dan kewajiban sesuai dengan asas otonomi dan tugas pembantu daerah yang di serahkan kepadanya demi mensejahterakan warga kotamadya Surabaya, salah satunya yaitu mengatasi masalah kemacetan di Surabaya yang di akibatkan banyaknya kendaraan bermotor. Banyak jalan – jalan utama di Surabaya yang mengalami kemacetan, khususnya simpul – simpul kemacetan di pusat kota. Hal tersebut disebabkan oleh jumlah kendaraan yang jauh lebih banyak dibanding dengan luas jalan yang tersedia. Mengingat pusat kota merupakan pusat dari berbagai kegiatan ekonomi dan terdapat banyak tempat hiburan.

Sebagai contoh kemacetan lalu lintas yang terjadi di Jl. Raya Darmo dan Jl. Dr. Sutomo yang sedikit banyaknya diakibatkan adanya perkembangan wilayah Surabaya Timur, Barat, dan Selatan sebagai daerah perumahan baru. Kawasan tersebut mayoritas merupakan tempat tinggal orang yang bekerja di tengah kota dan rata - rata untuk menuju tempat bekerja mengendarai kendaraan pribadi, baik kendaraan roda dua maupun roda empat. Kemacetan tersebut dapat dilihat pada saat jam masuk atau jam pulang kantor/sekolah. Banyaknya kendaraan dan kurangnya

sistem pengelolaan lalu lintas dengan baik menyebabkan akses jalan di Surabaya menjadi tidak kondusif. Namun berdasarkan permasalahan diatas disisi lain pada masa pemerintahan Soenarto, pemerintah kotamadya Surabaya berhasil kembali memperoleh penghargaan Wahana Tata Nugraha yang merupakan penghargaan dari pemerintah atas keberhasilannya dalam menata sistem lalu lintas setelah tahun 1982.

Berdasar hal tersebut, maka peneliti mengidentifikasi masalah sebagai berikut: (1) Bagaimana kebijakan pembangunan infrastruktur jalan masa Soenarto Soemoprawiro?; (2) Bagaimana implementasi pembangunan Infrastruktur jalan masa Soenarto Soemoprawiro?; (3) Bagaimana kontribusi pembangunan infrastruktur jalan pemkot Surabaya terhadap aksesibilitas transportasi Surabaya tahun 1994 – 2000?

METODE PENELITIAN

Penelitian mengenai pembangunan Infrastruktur jalan Pemkot Surabaya masa Soenarto Soemoprawiro tahun 1994 – 2000 menggunakan metode pendekatan sejarah (*historical approach*) yang terdiri dari 4 tahap yaitu heuristik, kritik, intepretasi, dan historiografi. Adapun langkah-langkah dalam penulisan sejarah ini meliputi:

1. Heuristik

Tahap heuristik merupakan tahap pengumpulan sumber yang digunakan sebagai bahan penelitian. Tahap ini dilakukan untuk mendapatkan sumber dengan kredibilitas data yang tinggi, baik sumber-sumber original, otentik, primer, serta sekunder. Penulis mengumpulkan berbagai sumber yang dapat mendukung tulisan tersebut dan menemukan beberapa sumber dari tempat yang berbeda. Untuk menemukan sumber tersebut, penulis mendatangi tempat-tempat sebagai berikut: (a) Badan Arsip dan Perpustakaan Kota Surabaya di jalan dukuh kupang; (b) Badan Perpustakaan dan Kearsipan Provinsi Jawa Timur; (c) Perpustakaan AWS-Stikosa di jalan nginden; (d) Perpustakaan Unesa di kampus Unesa ketintang; (e) Dinas Perhubungan; (f) Badan Pusat Statistik Surabaya; (g) Undang – Undang dan peraturan pemerintah terkait Jalan yang berlaku pada masanya yang diperoleh penulis secara online.

Selain penelusuran sumber primer, penulis juga melakukan penelusuran sumber sekunder serta data-data kepustakaan lainnya seperti buku dan jurnal tentang jalan. Setelah buku dan jurnal, penelusuran sumber internet juga digunakan penulis sebagai data pendukung yang cukup membantu dalam penelitian ini.

2. Kritik

Tahap kedua dari penelitian sejarah adalah kritik yang terbagi menjadi dua yaitu kritik intern dan kritik ekstern.⁴ Kritik intern lebih memperhitungkan

² Sakti Adji Adisasmita. 2012. *Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah*. Yogyakarta: Graha Ilmu. Hal: 80

³ Surabaya Dalam Angka Tahun 1996

⁴ Louis Gotschalk, *Op.Cit.*, hlm. 81-83

kebenaran isi sumber. Fokus utama dari kritik intern adalah berusaha memberikan penjelasan yang kuat terkait kebijakan pembangunan jalan. Sumber arsip yang ditemukan menurut penulis merupakan sumber yang autentik karena memang didapat dari Badan Arsip Surabaya dan Badan Arsip Jawa Timur yang mana menyimpan dokumen-dokumen pemerintah, sedangkan untuk koran atau majalah juga autentik karena edisi yang ditemukan adalah pada zamannya.

3. Interpretasi

Tahap selanjutnya adalah interpretasi. Pada tahap ini penulis menafsirkan fakta sejarah yang telah ditemukan melalui proses kritik sumber sehingga akan terkumpul bagian-bagian yang akan menjadi fakta serumpun. Pada tahap interpretasi atau penafsiran ini penulis melakukan penafsiran terhadap sumber-sumber yang sudah mengalami kritik ekstern dari data-data yang diperoleh guna menyambungkan fakta-fakta yang masih berserakan. Adapun fakta yang diperoleh dalam penelitian ini yaitu (1) Kebijakan pembangunan infrastruktur jalan pemkot Surabaya. Fakta tersebut diperoleh dari masterplan kota Surabaya 2000 terkait Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW); (2) pelaksanaan pembangunan infrastruktur jalan. Fakta tersebut diperoleh dari arsip-arsip laporan program pemeliharaan jalan, peningkatan jalan dan pembangunan jalan di Surabaya.; (3) Kontribusi pembangunan jalan terhadap aksesibilitas transportasi di Surabaya. Fakta ini diperoleh dari Surabaya dalam Angka dan dari Dinas Perhubungan Surabaya tentang sarana prasarana lalu lintas di Surabaya.

4. Historiografi

Tahap ketiga interpretasi yang merupakan proses penafsiran yang dilakukan terhadap sumber – sumber yang ditemukan. Dalam tahap ini penulis mencoba mencari hubungan antara sumber satu dengan sumber yang lain sehingga menjadi suatu fakta sejarah tentang penelitian mengenai pembangunan infrastruktur jalan Surabaya masa walikotamadya Soenarto Soemoprawiro tahun 1994 – 2000.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. KEBIJAKAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR JALAN PEMKOT SURABAYA MASA SOENARTO SOEMOPRAWIRO TAHUN 1994 – 2000

1. Kebijakan Pembangunan Nasional Infrastruktur Jalan

Pada masa Orde Baru banyak sekali kebijakan yang bertumpu pada sektor pembangunan infrastruktur. Tujuan dari dibentuknya kebijakan tersebut yaitu untuk memperbaiki infrastruktur diberbagai wilayah Indonesia yang belum terkondisikan

dengan baik. Hal tersebut dibuktikan dengan adanya penyusunan Garis – Garis Besar Haluan Negara (GBHN) yang selalu berubah setiap lima tahun sekali dengan menyesuaikan kondisi masyarakat Indonesia.

Didalam GBHN, ditetapkan mengenai pembangunan nasional baik jangka sedang maupun jangka panjang. Pembangunan nasional jangka Sedang dilaksanakan secara bertahap selama lima tahun sekali. Melalui program Pembangunan Lima Tahun (Pelita) yang diterapkan pada masa Orde Baru, bangsa Indonesia diharapkan mampu mencapai tujuan – tujuan maupun sasaran – sasaran yang dirumuskan dari setiap pelita. Program Pelita terbagi menjadi enam periode pelaksanaan, yaitu Pelita I (1969-1974), Pelita II (1974-1979), Pelita III (1979-1984) Pelita IV (1984-1989), Pelita V (1989-1994), dan Pelita VI (1994-1998). Melalui program Pelita, pemerintah memberikan dana pembangunan untuk pekerjaan – pekerjaan infrastruktur seperti jalan.⁵ Program pembangunan prasarana jalan meliputi perbaikan jalan, pelebaran jalan, dan pembangunan jalan baru.

Landasan kebijakan pembangunan infrastruktur jalan pada Pelita VI yaitu tercantum dalam Garis – Garis Besar Haluan Negara (GBHN) tahun 1993 pada sektor transportasi yang diarahkan pada peningkatan peranannya sebagai urat nadi kehidupan ekonomi, sosial budaya, politik dan pertahanan keamanan antara lain dengan meningkatkan sarana dan prasarana transportasi serta menyempurnakan pengaturan yang harus selalu didasarkan pada kepentingan nasional.⁶

Pembangunan infrastruktur jalan menghendaki terciptanya pola distribusi nasional yang memadai, efisien, dan terjangkau yang mendukung mobilitas manusia, barang dan jasa, serta mendukung pengembangan wilayah sampai kedaerah terpencil.⁷ Adapun kebijakan lain yang mendukung yaitu adanya Undang – Undang Nomor 13 Tahun 1980 tentang Jalan yang menyebutkan bahwa pada hakekatnya jalan merupakan unsur terpenting dalam usaha pengembangan kehidupan bangsa dan pembinaan kesatuan dan persatuan bangsa untuk mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila, sebagaimana yang tertera di dalam Pembukaan Undang – Undang Dasar 1945.⁸

Terdapat ketentuan teknik bagi jalan berdasarkan peranannya dalam Peraturan Pemerintah Indonesia Nomor 26 Tahun 1985 Tentang Jalan, yaitu : (a) Jalan arteri primer menghubungkan kota jenjang kesatu yang terletak berdampingan atau menghubungkan kota jenjang kesatu dengan kota jenjang kedua. Jalan Arteri Primer didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 60 km/jam dan dengan lebar badan jalan tidak kurang dari 8 meter, Kapasitas jalan lebih besar dari volume lalu lintas rata – rata; (b)

⁵ Howard Dick.dkk. 1997. *Pembangunan Yang Berimbang Jawa Timur dalam Era Orde Baru*. Diterjemahkan oleh Bambang Sumantri.Jakarta:PT Gramedia Pustaka Utama. Hlm: 464

⁶ *Ibid*

⁷ Bappenas. Transportasi. (Online).

(www.bappenas.go.id diakses pada tanggal 14 Februari 2017 pukul 18:13 WIB)

⁸ Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 1980 Tentang Jalan. (Online). (www.peraturan.go.id di akses pada tanggal 16 Juni 2017 pukul 20:40 WIB)

Jalan Kolektor Primer menghubungkan kota jenjang kedua dengan kota jenjang kedua atau menghubungkan kota jenjang kedua dengan kota jenjang ketiga. Jalan Kolektor Primer didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 40 km/jam dan dengan lebar badan jalan tidak kurang dari 7 meter, kapasitas jalan kolektor primer mempunyai kapasitas jalan yang sama atau lebih besar dari volume lalu lintas rata – rata, jumlah jalan masuk dibatasi dan Jalan kolektor primer tidak terputus walaupun memasuki kota; (c) Jalan Lokal Primer menghubungkan kota jenjang kesatu dengan Persil atau menghubungkan kota jenjang kedua dengan Persil atau menghubungkan kota jenjang ketiga dengan kota jenjang ketiga, kota jenjang ketiga dengan kota jenjang di bawahnya, kota jenjang ketiga dengan Persil, atau kota di bawah jenjang ketiga sampai Persil. Jalan Lokal Primer didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 20 km/jam dan dengan lebar badan jalan tidak kurang dari 6 meter dan jalan Lokal Primer tidak terputus walaupun memasuki desa; (d) Jalan arteri sekunder menghubungkan kawasan primer dengan kawasan sekunder kesatu atau menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kesatu atau menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kedua. Jalan Arteri Sekunder didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 30 km/jam dan dengan lebar badan jalan tidak kurang dari 8 meter, jalan arteri sekunder mempunyai kapasitas yang sama atau lebih besar dari volume lalu lintas rata-rata, dan pada jalan arteri sekunder lalu lintas cepat tidak boleh terganggu oleh lalu lintas lambat; (e) Jalan kolektor sekunder menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder kedua atau menghubungkan kawasan sekunder kedua kawasan sekunder ketiga. Jalan kolektor sekunder didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 20 km/jam dan dengan lebar badan jalan tidak kurang dari 7 meter; (f) Jalan lokal sekunder menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan Perumahan, menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan perumahan, kawasan sekunder ketiga dan seterusnya sampai ke perumahan. Jalan lokal sekunder didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 10 km/jam dan dengan lebar badan jalan tidak kurang dari 5 meter. Hal tersebut diperuntukkan bagi kendaraan bermotor beroda tiga atau lebih dan tidak diperuntukkan bagi kendaraan bermotor beroda tiga atau lebih yang mempunyai lebar badan jalan tidak kurang dari tiga setengah meter.

2. Kebijakan Infrastruktur Pemkot Surabaya

Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) kotamadya Surabaya merupakan pedoman yang digunakan Pemkot Surabaya dalam rangka pengendalian perkembangan dan pembangunan kota Surabaya.

Adapun maksud diciptakannya Rencana Tata Ruang Wilayah kotamadya Surabaya yaitu untuk mewujudkan Surabaya menjadi kota metropolitan yang maju dan berkembang dalam bidang pelayanan perniagaan dan jasa.

Perencanaan pembangunan infrastruktur jalan pemda kotamadya Surabaya telah disusun dalam Rencana Tata Ruang Wilayah kotamadya Surabaya, sebagaimana yang tercantum dalam Peraturan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Surabaya Nomor 23 Tahun 1978 tentang master Plan Surabaya 2000. Pada dasarnya kebijakan transportasi Surabaya yang tercantum pada master plan Surabaya 2000 yaitu menggunakan prinsip pengembangan kota Radian concept dengan ring road, mengurangi beban lalu lintas lajur tengah, meningkatkan kapasitas dengan pembatasan lalu lintas, mengatur lalu lintas pusat kota dengan ATCS (Area Traffic Control System), meningkatkan beban lalu lintas jalur pinggir (ring road), mendistribusikan arus lalu lintas pusat kota ke jaringan jalan barat dan timur, dan meningkatkan aksesibilitas timur – barat.⁹ Dengan kebijakan tersebut pada hakikatnya didalam Master Plan Surabaya 2000 telah terdapat rencana ideal jaringan jalan untuk kota Surabaya. Adapun rancangan jalan ideal yang ingin diwujudkan dalam master Plan Surabaya 2000 yaitu kotamadya Surabaya pada tahun 2000 telah dilingkari jalan – jalan arteri yang berbentuk dua cincin, yaitu lingkaran dalam dan lingkaran luar.¹⁰

Struktur tata ruang sistem jaringan jalan tersebut dipengaruhi oleh perkembangan alami kota yang berbentuk linear (utara-selatan) terhadap bentuk jaringan jalan lingkaran yang oval.¹¹ Bentuk jaringan utama kota diarahkan untuk membatasi perkembangan kota yang linear kearah selatan dengan mengarahkan perkembangan daerah bangunan kota kearah barat.¹² Jalan-jalan utama kota dikembangkan sedemikian rupa untuk menunjang penempatan pusat-pusat regional dan pusat-pusat kegiatan kota/lokal agar dapat berfungsi dengan baik.

Sebagai walikotamadya Surabaya, Soenarto ikut berperan dalam permasalahan sistem lalu lintas khususnya masalah pembangunan jalan dan membuat kebijakan dalam pembangunan jalan. Kebijakan yang ditempuh dalam meningkatkan infrastruktur jaringan jalan mengikuti strategi dan arahan kebijakan pemanfaatan ruang wilayah yang tercantum dalam master plan Surabaya 2000. Hal tersebut dikarenakan pada masa kepemimpinan Soenarto Peraturan Daerah Surabaya masih menggunakan master plan Surabaya 2000, meskipun dalam proses pelaksanaannya sudah mengalami beberapa kali evaluasi terhadap daerah-daerah di pusat kota maupun di daerah pinggiran kota.¹³

⁹ Pemerintah Daerah Tingkat II Kotamadya Surabaya. 1990. *Sejarah perkembangan Rencana Kota/Pemerintah Daerah Tingkat II Kotamadya Surabaya*. Surabaya: Pemerintah Dati II Kodya Surabaya.

¹⁰ Surya. 2007. *Nasib Megaproyek Pemkot Surabaya: Proyek Jalan Tembus yang Tidak Kunjung Tembus*. diakses dari www.skyscrapercity.com page=38 Pada tanggal 5 Januari 2018

pukul 12.29 WIB.

¹¹ Pemerintah Daerah Tingkat II Kotamadya Surabaya. *Op.cit.*

¹² Pemerintah Daerah Tingkat II Kotamadya Surabaya. *Op.cit.*

¹³ Pemerintah Kotamadya Dati II Surabaya, Intisari dan Ringkasan Master Plan Surabaya tahun 2000.

Namun pada dasarnya evaluasi tersebut hanya berupa perubahan pola rancangan jaringan jalan yang disesuaikan dengan perkembangan pembangunan Kotamadya Surabaya.¹⁴

3. Pola Kepemimpinan Soenarto Soemoprawiro

Pada masa kepemimpinan Soenarto banyak terjadi program pelebaran maupun peningkatan jalan yang dilakukan semasa kepemimpinannya, hal tersebut dilakukan untuk mengatasi kemacetan yang terjadi di Surabaya. Soenarto menyadari bahwa pertumbuhan kendaraan di Surabaya semakin lama semakin meningkat dibanding dengan ketersediaan akses jalan yang ada, sehingga melalui dana pembangunan yang di berikan oleh pemerintah pusat yaitu dana APBN (Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara), APBD (Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah), serta kerjasama dengan perusahaan swasta, maka Soenarto banyak melakukan kebijakan – kebijakan pengembangan jalan di Surabaya, baik jalan protokol maupun jalan alternatif.

Selain melalui kebijakan pembangunan jalan dalam mengatasi kemacetan di Surabaya, Soenarto juga menitik beratkan pada sistem manajemen lalu lintas. Arah kebijakan Soenarto dalam hal ini lebih memihak ke angkutan umum. Langkah ini diambil karena 65% dari total perjalanan yang dilakukan masyarakat Surabaya masih mengandalkan angkutan pribadi. Sementara jika tidak segera dibenahi, maka pada tahun 2010 di Surabaya 77% menggunakan angkutan pribadi. Hal tersebut berdasarkan tim penelitian *Surabaya Integrated Transport Network Planning (SITNP)*. Kebijakan lain yang dilakukan Soenarto terkait penataan transportasi yaitu menghentikan pemberian izin baru terhadap bemo. Jumlah bemo di Surabaya mulai dibatasi, dikarenakan terlalu banyaknya bemo yang beroperasi pada masa Soenarto.

Beragamnya moda transportasi di Surabaya, khususnya moda transportasi darat yang menggunakan jalan raya, mempengaruhi sistem prasarana lalu lintas di Surabaya. Soenarto dalam kebijakannya mengeluarkan sistem pembagian kelas jalan guna membantu keperluan pengaturan, penggunaan serta kebutuhan lalu lintas dan angkutan. Kelas jalan merupakan klasifikasi jalan berdasarkan Muatan Sumbu Terberat (MST) dan karakteristik lalu Lintas dan bentuk operasionalnya dinyatakan dalam bentuk rambu – rambu lalu lintas sesuai dengan ketetapan ketentuan Peraturan Perundang-undangan yang berlaku. Berdasarkan Keputusan Walikota Surabaya Nomor 46 Tahun 2000 tentang kelas jalan di kota Surabaya, terdapat 5 jenis kelas jalan, yaitu: (1) Jalan kelas I, merupakan jalan arteri yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 milimeter dan muatan sumbu terberat yang diizinkan

lebih besar dari 10 ton; (2) Jalan kelas II, merupakan jalan arteri yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 milimeter dan muatan sumbu terberat yang diizinkan 10 ton; (3) Jalan kelas III A, merupakan jalan arteri atau kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi dari 2.500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 milimeter dan muatan sumbu terberat yang diizinkan 8 ton; (4) Jalan kelas III B, merupakan jalan kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi dari 2.500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 12.000 milimeter dan muatan sumbu terberat yang diizinkan 8 ton; (5) Jalan kelas III C, merupakan jalan lokal yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi dari 2.100 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 9.000 milimeter dan muatan sumbu terberat yang diizinkan 8 ton. Penetapan pembagian kelas jalan diatas berdasarkan pertimbangan aspek kebutuhan transportasi dan dimensi kendaraan selain konstruksi jalan dan muatan sumbu terberat kendaraan bermotor.

Sebagai walikotamadya Surabaya, Soenarto juga mendukung langkah Polwiltabes Surabaya untuk meningkatkan operasi rutin termasuk DLLAJ (Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) dan Organda (Organisasi Pengusaha Angkutan Darat) terkait disiplin lalu lintas yang merupakan kunci penting dalam mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Hal tersebut sejalan dengan intruksi presiden Soeharto agar aparat menindak tegas pengguna jalan yang tidak mentaati peraturan lalu lintas.

Pada tahun 1994 menjadi tahun pembuktian bagi pemda kotamadya Surabaya dalam hal sistem penataan transportasi dengan baik. Berhasilnya pemda kotamadya Surabaya dalam memperoleh penghargaan tertinggi bidang transportasi dari pemimpin negara yaitu penghargaan Wahana Tata Nugraha Kencana membuktikan bahwa pimpinan daerah, aparat dan masyarakat bisa bersinergi dengan baik terkait masalah transportasi.

B. IMPLEMENTASI PEMBANGUNAN JALAN PEMKOT SURABAYA MASA SOENARTO SOEMOPRAWIRO TAHUN 1994 -2000

1. Kebijakan Pembangunan Jalan Protokol

a. Proyek pemeliharaan/rehabilitasi

Proyek pemeliharaan jalan merupakan salah satu penjabaran dari program Pembangunan Nasional yang digariskan dalam GBHN yaitu pada sektor Transportasi, Metereologi dan Geofisika, sub sektor prasarana jalan.¹⁵ Pemeliharaan jalan adalah suatu pekerjaan dan perawatan jalan yang dilaksanakan secara terus menerus pada jalur mantap.¹⁶ Adapun tujuan

¹⁴ Pemerintah Kotamadya Dati II Surabaya. *Ibid.*,

¹⁵ Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga kepada pemimpin proyek pembangunan jalan dan jembatan provinsi Jawa Timur perihal revisi I Petunjuk Operasional (PO)

proyek pembangunan jalan dan jembatan provinsi Jawa Timur TA. 1995/1996 dan TA. 1996/1997, 21 Agustus 1996.

¹⁶ Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga tentang Laporan Penyerahan Proyek Selesai Tahun

dilaksanakan program pemeliharaan jalan yaitu agar jalan tersebut dapat melayani lalu lintas sesuai dengan lingkungannya dalam batasan kemampuan struktur yang telah direncanakan.¹⁷ Dengan dilaksanakan program pemeliharaan jalan yang sesuai dengan ketentuan tersebut maka diharapkan jalan yang dalam kondisi baik akan dapat dipertahankan tetap baik sampai jangka waktu pencapaian struktur yang direncanakan.¹⁸

Pada masa kepemimpinan Soenarto banyak terjadi program rehabilitasi jalan yang dilaksanakan. Hal tersebut guna untuk menunjang kenyamanan berlalu lintas di kotamadya Surabaya. Berikut daftar statistik panjang jalan menurut jenis permukaan dan kondisi jalan beraspal tahun 1994 – 2000 di kotamadya Surabaya:

Tabel 3.2
Panjang Jalan Menurut Jenis Permukaan dan Kondisi Jalan Beraspal Tahun 1994 – 2000 di Surabaya

Tahun	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Jenis Permukaan						
a. Beton	-	-	7,18	7,18	7,18	7,18
b. Aspal	1.694,65	1.737,58	1.917,22	2.028,77	2.028,77	2.028,77
c. Kerikil	-	-	-	-	-	-
d. Tanah	-	-	-	-	-	-
Jumlah	1.694,65	1.737,58	1.924,40	2.035,95	2.035,95	2.035,95
Kondisi Jalan (Beraspal)						
a. Baik	1.384,02	1.449,16	1.539,52	1.660,76	1.660,76	1.660,76
b. Sedang	175,06	170,73	288,66	298,21	298,21	298,21
c. Rusak	135,57	117,69	96,22	76,98	76,98	76,98
d. Rusak Berat	-	-	-	-	-	-
Jumlah	1.694,65	1.737,58	1.924,40	2.035,95	2.035,95	2.035,95

Sumber : Diolah dari Panjang Jalan Menurut Jenis Permukaan, Kondisi Jalan Beraspal dan Kelas Jalan, Surabaya Dalam Angka 1994 – 2000, Badan Pusat Statistik

Berdasarkan tabel 3.2 dapat diketahui bahwa kondisi jaringan jalan kotamadya Surabaya sudah dalam kondisi baik/mantap, dimana jenis permukaan jalan sudah dalam keadaan beraspal. Kondisi jalan beraspal juga mayoritas dalam kondisi baik, sedangkan kondisi jalan beraspal yang rusak dari tahun ketahun sudah mengalami penurunan. Hal ini berpengaruh terhadap nyaman berkendara bagi para pengguna jalan untuk melakukan pendistribusian di berbagai tempat. Proyek rehabilitasi jalan terus mengalami pengelolaan dan pengawasan yang terkoordinasi secara terus menerus oleh pemerintah. Mengingat terdapat kecenderungan

lebih pemanfaatan jaringan jalan oleh pengguna jalan baik kendaraan bermotor maupun kendaraan berukuran besar lainnya.

b. Proyek Peningkatan Jalan

1. Pembuatan simpangan baru

Pemerintah daerah kotamadya Surabaya mulai menata kembali arus lalu lintas di kota Surabaya dengan membangun persimpangan jalan.¹⁹ Persimpangan jalan tersebut dibangun untuk menghindari arus lalu lintas yang memutar – mutar seperti yang selama ini diterapkan. Sistem persimpangan dianggap lebih efisien daripada pengaturan arus lalu lintas dengan berputar – putar. Dalam rencana penanggulangan kemacetan yang terjadi di kota Surabaya, pembangunan dengan sistem persimpangan lebih di prioritaskan untuk melancarkan arus kendaraan arah timur – barat. Hal tersebut berbeda dengan dulu yang lebih mengutamakan arus kendaraan arah utara – selatan yang hanya bertumpu pada jalan protokol di tengah kota sepanjang A. Yani hingga Perak.²⁰ Terdapat tiga Jaringan jalan yang dibenahi untuk mendukung kelancaran arus lalu lintas timur – barat²¹: (1) Jaringan Jl. Mayjen Sungkono – Bengawan – Ngagel. Kedua; (2) Jaringan Jl. Banyu Urip – Sulawesi – Kertajaya; (3) Jaringan Jl. Rajawali – Kapasan – Kenjeran.

2. Perubahan Jalan Satu Arah Menjadi Dua Arah

Pada tahun 1997 Dinas Pekerjaan Umum (DPU) Kotamadya Surabaya merancang perubahan arus lalu lintas secara besar – besaran. Hal tersebut berdasarkan penelitian SITNP tahap dua yang bertujuan untuk mempersiapkan perubahan jalan satu arah menjadi dua arah. Perubahan arus tersebut merupakan konsekuensi dari pembangunan jembatan disebelah utara viaduk Gubeng dan Pembangunan 18 persimpangan yang terpusat di sekitar Jl. Raya Darmo.²²

Pemda Kotamadya Surabaya menyadari bahwa apabila pembangunan jembatan sebelah utara viaduk Gubeng sudah tuntas, maka beban Jl. Pemuda akan terlalu berat. Oleh karena itu Pemda Kotamadya Surabaya menggagas perubahan arus lalu lintas. Perubahan arus di Jl. Pemuda menimbulkan tuntutan untuk melakukan perubahan arus di jalan – jalan sekitarnya. Beberapa jalan yang mengalami perubahan arus antara lain²³ : (a) Jl. Pemuda; (b) Jl. Yos Sudarso; (c) Jl. Ketabang Kali; (d) Jl. Raya Gubeng; (e) Jl. Sumatera; (f) Jl. Pandegiling; (g) Jl. Bengawan; (h) Jl. Indrapura.

3. Pelebaran Jalan Arteri Kenjeran I dan II

Pembangunan jalan Kenjeran merupakan bagian dari jalan Lingkar Timur Surabaya yang di programkan melalui *Surabaya Urban Development*

Anggaran 1996/1997.

¹⁷ Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga. *Ibid.*,

¹⁸ Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga. *Op.cit.*,

¹⁹ Surabaya Post, 14 November 1997. Hlm: 2

²⁰ Surabaya Post, *Loc.cit.*

²¹ Surabaya Post, *Loc.cit.*

²² Surabaya Post, *Op.cit.*

²³ Surabaya Post, *Op.cit.*

Project (SUDP).²⁴ Dalam proses pelaksanaan pembangunan jalan Kenjeran menggunakan dana bantuan dari OECF IP – 400 Jepang. Pembangunan jalan Kenjeran dilakukan dengan melebarkan jalan sebanyak 15 meter dan telah mengepras rumah dan toko di selatan jalan. Melalui pembangunan jalan Kenjeran tersebut diharapkan pembangunan Surabaya kawasan timur dapat berkembang dengan cepat. Pelaksanaan pekerjaan pembangunan jalan Kenjeran II dengan nomor kontrak 042-21/Kj II/CE/B/IP-400/02-96 tanggal 7 februari 1996 dijadwalkan akan berakhir pada bulan April 1998. Namun karena pada tahun 1997 terjadi gejolak krisis moneter yang dialami bangsa Indonesia, maka mengakibatkan dana APBN untuk biaya pembebasan tanah ditarik oleh Dirjen Anggaran, sehingga tidak dapat menyelesaikan sisa – sisa tanah yang belum dibebaskan.²⁵ Dengan adanya polemik seperti itu biaya pembebasan tanah yang belum selesai diberikan kepada Pemd Tingkat II Surabaya dengan menggunakan dana APBD tingkat II Surabaya.

c. Proyek Pembangunan Jalan Baru

Pembangunan jalan akses Masjid Agung merupakan bagian dari proyek pembangunan jalan arteri Surabaya. Pembangunan jalan baru tersebut dilakukan sepanjang 1.450 km, dengan lebar 7 m yang terdiri dari 2 jalur dan dengan trotoar 2x3 m.²⁶ Dalam proses pembangunannya sumber dananya berasal dari dana APBN. PT. Hutama Karya cabang VIII Jawa Timur merupakan kontraktor pembangunan jalan tersebut dan PT. Krida Pratama Adhicipta Ass merupakan konsultannya. Nomor kontrak pembangunan jalan akses MAS adalah 06-JT/KTL/BANG/APBN/8-97 tanggal 4 Agustus 1997.

2. Kebijakan Pembangunan Jalan Alternatif

Pada masa kepemimpinan walikotamadya Surabaya sebelum Soenarto, telah ada proyek induk lainnya yang sudah beroperasi di Surabaya. Proyek tersebut yaitu proyek jalan tol Surabaya – Gempol sepanjang 49 km yang telah beropersi sejak tahun 1986 dan proyek jalan tol Surabaya – Gresik sepanjang 20,7 km yang juga telah beroperasi sejak tahun 1993.²⁷ Pada masa Soenarto, Pemerintah Kotamadya Dati II Surabaya telah merencanakan APBD II mulai tahun anggaran 1997/1998 sampai dengan 2000/2001 untuk membiayai peningkatan jalan yang mempunyai akses langsung menuju ke lokasi Stadion Utama Surabaya.²⁸

Hal tersebut guna untuk menunjang juga rencana jaringan jalan akses yang menuju ke Stadion Utama Surabaya dan untuk mendukung pelaksanaan PON XV di Jawa Timur yang penyelenggaraanya dipusatkan di kotamadya Surabaya.²⁹ Soenarto sebagai walikotamadya Surabaya memiliki dua sisi peran dalam pembangunan jalan yaitu sebagai pejabat pelaksana pembebasan lahan sekaligus wakil konstituen atau rakyat.

a. Proyek Pembangunan Jalan Lingkar Luar Timur Surabaya (JalanTol Simpang Susun Waru – Tanjung Perak)

Proyek Pembangunan jalan Lingkar Luar Timur Surabaya (LLTS) merupakan proyek pembangunan jalan tol yang dilaksanakan pada tahun 1997 dengan sistem pembangunan bertahap. Tahap Pertama adalah pembangunan jalan tol Waru – Juanda melalui pondok Tjandra dengan panjang jalan 14,1 km yang rencananya akan selesai pada tahun 1998. Tahap kedua yaitu jalan tol Tanjung Perak – Juanda sepanjang 11,1 km yang akan selesai pada tahun 2000. Selanjutnya tahap ketiga adalah Kenjeran – Juanda sepanjang 11,3 km dan rencananya akan selesai pada tahun 2001.³⁰ Rencana proyek pembangunan jalan tol simpang susun Waru – Tanjung Perak merupakan proyek yang prestisius bagi masyarakat surabaya, khususnya para pengguna jalan dalam mengatasi kemacetan lalu lintas.³¹ Namun pada realitasnya, tahun 1997 merupakan tahun terjadinya krisis moneter yang di alami pemerintahan Indonesia, sehingga banyak proyek pembangunan infrastruktur yang terpaksa diberhentikan maupun dikaji ulang, termasuk proyek pembangunan jalan tol Waru – Tanjung Perak. Hal tersebut seiring dengan dikeluarkannya Keputusan Presiden Nomor 39 tahun 1997 dan keputusan Presiden Nomor 05 tahun 1998 yang memerintahkan bahwa seluruh proyek pembangunan infrastruktur di tangguhkan atau harus dikaji kembali.³²

b. Proyek Jalan Lingkar Tengah Timur Surabaya (Middle East Ring Road)

Proyek pelaksanaan pembangunan jalan langkah tengah di kawasan Timur Surabaya (Middle East Ring Road) merupakan proyek jaringan jalan yang dibangun untuk melancarkan arus lalu lintas kotamadya Surabaya dari utara ke selatan. Tujuan dari pembangunan proyek tersebut yaitu untuk mengurangi

²⁴ Surat dari Departemen Pekerjaan Umum Kanwil Prop Jatim kepada Walikotamadya Kepala Daerah Tingkat II Surabaya tentang Mohon Bantuan dan Tanah untuk jalan Kenjeran tanggal 5 November 1997.

²⁵ Surat Departemen PU Kanwil Prop Jatim, *Op.cit.*

²⁶ Hasil Evaluasi Kompensasi Perubahan Harga Paket Pembangunan Jalan Akses Masjid Surabaya Pada Bagian Proyek Pembangunan Jalan Arteri Surabaya Tahun Anggaran 1997/98, Nomor KU.08.03-Bm.13.10/Pan.Komp/343. Berita Acara. 6 Februari 1998.

²⁷ Simorangkir, Eduardo. 2017. Ini Daftar Jalan Tol yang Dibangun Era Soeharto Hingga Jokowi. Berita Ekonomi Bisnis (online). Diakses dari www.finance.detik.com, tanggal 27 Agustus 2018 Pukul 20:19 WIB.

²⁸ Surat dari Walikota Kepala Daerah Tingkat II Surabaya Kepada Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Jawa Timur Tentang

Usulan Pembangunan Jalan Tol Lingkar Laut Surabaya Barat, Tol Timur Barat dan Tol Lingkar Luar Surabaya Timur Tanggal 23 Februari 1997. 23 September 1997.

²⁹ Surat dari Walikota Kepala Daerah Tingkat II Surabaya. *Ibid.*,

³⁰ Info Tol, Edisi khusus Intern, Nomor 344 Tahun. III, Senin 17 Maret 1997

³¹ Jawa Post, *Loc.cit.*

³² Keputusan Presiden Nomor 39 Tahun 1997 Tentang Penangguhan/Pengkajian Kembali Proyek Pemerintah, Badan Usaha Milik Negara, Dan Swasta yang Berkaitan Dengan Pemerintah/Badan Usaha Milik Negara. (Online). (www.hukumonline.com, diakses pada tanggal 2 Januari 2018, pukul 21:25 WIB)

kepadatan lalu lintas yang terjadi di Jl. Darmo hingga Jl. Ahmad Yani. Kepadatan lalu lintas yang terjadi di jalur tersebut dikarenakan akses jalan yang menghubungkan kawasan utara Surabaya ke arah Sidoarjo menggunakan jalur Jl. Darmo – Jl. Wonokromo - Jl. Ahmad Yani, sehingga setiap hari sepanjang jalur tersebut terjadi kepadatan dan kemacetan lalu lintas.³³ Dengan adanya kondisi tersebut secara khusus Soenarto meminta masyarakat mendukung pembangunan jalan lingkaran tengah timur Surabaya yang menghubungkan Kenjeran – Pondok Tjandra – Waru. Pada pengoperasiannya Jalan lingkaran tengah timur penggunaannya bebas untuk umum dan tanpa dipungut biaya.

Dalam proses pembangunan proyek jalan lingkaran tengah, pemerintah Indonesia mendapatkan bantuan dari Bank Dunia dan OECF IP-400 dari Jepang.³⁴ Namun bantuan tersebut hanya memberikan dana untuk pembangunan konstruksi jalan sedangkan biaya pembebasan tanah diserahkan kepada pemerintah Indonesia dan oleh pemerintah biaya pembebasan itu dibebankan kepada pemda kotamadya Surabaya.³⁵

Rencana proyek pembangunan jalan lingkaran tengah timur kota Surabaya dibangun sepanjang 10,925 km dan memiliki 2 jalur dengan lebar masing – masing jalur 20 Meter.³⁶ Terdapat 3 ruas jalan dalam proyek pembangunan jalan lingkaran tengah timur Surabaya, , antara lain :

1. MERR II B

Ruas jalan MERR II B dibangun sepanjang 2,850 km dari Jl. Mulyorejo lalu disambungkan dengan jalan dibelakang kampus C Universitas Airlangga (UNAIR) kemudian diteruskan ke selatan bersambung dengan Jl. Kertajaya Indah Timur hingga menuju Jl. Arif Rahman Hakim.³⁷ Pembangunan jalan MERR II B dimulai sejak tahun 1996 dan selesai pada tahun 1998. Proyek tersebut mendapatkan bantuan dana dari OECF IP-400 Jepang dan di kontraktori oleh PT Citra Buana Beton.

2. MERR II A

Setelah pembangunan ruas jalan MERR II B selesai, kemudian dilanjutkan menuju ke utara ke pembangunan ruas jalan MERR II A pada tahun 1998. MERR II A dibangun sepanjang 1,626 km dari Jl. Kenjeran dibelokkan ke selatan melewati sebelah perumahan babatan pantai hingga ke daerah Mulyorejo.³⁸ Pembangunan proyek ruas jalan MERR II A pada tahun anggaran 97/98 mendapatkan alokasi DIP untuk biaya konstruksi dari OECF IP-400 senilai 1,300,000,000.00 (Satu miliar tiga ratus juta rupiah).³⁹ Dalam proses pembangunan proyek jalan MERR II A terdapat berbagai masalah dalam pembangunannya, yaitu adanya permasalahan dalam pembebasan lahan. Hal

tersebut menyebabkan proses pembangunan jalan tersebut menjadi lambat, padahal pada bagian ujung selatan MERR II A di Mulyorejo hingga ke selatan sampai Jl. Arif Rahman Hakim merupakan lahan yang telah dibebaskan dan di aspal sendiri oleh PT. Sinar Galaxy sejak tahun 1980-an.⁴⁰

3 MERR II C

Ruas jalan MERR II C dibangun sepanjang 6,45 km dimulai dari Jl. Arif Rahman Hakim dilanjutkan ke selatan bersambung dengan poros jalan di perumahan Pondok Tjandra kemudian dibelokkan ke barat hingga ke Bundaran Waru.⁴¹

Secara periodisasi, proses pembangunan ruas jalan MERR II C sudah tidak termasuk masa kepemimpinan walikota Soenarto, termasuk sebagian pembangunan ruas jalan MERR II A. Proyek tersebut telah di alih tugas ke walikota Surabaya selanjutnya. Namun karena rencana jalan tersebut merupakan rancangan jalan yang ideal bagi pemda kota Surabaya dalam mengurangi kepadatan lalu lintas di koridor tengah, maka jalan pembangunan tersebut terus dilaksanakan meskipun dalam proses pelaksanaannya mengalami beberapa perubahan. Perubahan tersebut pada dasarnya hanya berupa perubahan pola rancangan jaringan jalan saja yang di sesuaikan dengan perkembangan pembangunan di Surabaya.

C. KONTRIBUSI PEMBANGUNAN JALAN PEMKOT SURABAYA TERHADAP AKSESIBILITAS TRANSPORTASI DI SURABAYA

Adanya pembenahan jalan maupun pembangunan jalan menyebabkan kenaikan jumlah kendaraan yang ada di Surabaya. Untuk mengetahui jumlah kepemilikan kendaraan pada tahun 1994 - 1998 dapat dilihat pada tabel 4.1 berikut ini.

Tabel 4.1

Banyaknya Kendaraan Bermotor Menurut Jenisnya Tahun 1994 - 1998

Tahun	Jenis Kendaraan Bermotor			Jumlah
	Mobil Penumpang	Mobil Gerobak	Sepeda Motor	
1994	171.174	62.445	491.117	724.736
1995	156.721	66.485	539.753	762.959
1996	165.762	73.956	602.942	842.660
1997	179.439	78.233	670.394	928.066
1998	179.439	78.233	670.394	928.066

³³ Surabaya Post.03 Juli 1996.hlm: 5

³⁴ Surabaya Post. Loc.cit.,

³⁵ Surabaya Post..Loc.cit.,

³⁶ Kominfo. 2010. Tahun ini jalan MERR II C Tembus

Jln Arif Rahman Hakim Surabaya. Diakses dari <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=107188&page=38.html>. Pada tanggal 16 Januari 2018, pukul 11.16 WIB

³⁷ Surabaya Post.Loc.cit

³⁸ Surabaya Post.Loc.cit

³⁹ Direktorat Jenderal Bina Marga.Loc.cit.,

⁴⁰ Surya. 2007. Nasib Megaprojek Pemkot Surabaya: Proyek Jalan Tembus Yang Tidak Kunjung Tembus. Diakses dari <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=107188&page=38.html>. Pada tanggal 5 Januari 2018 pukul 08.45 WIB.

⁴¹ Surabaya Post.Loc.cit.

Sumber : Diolah dari *Banyaknya Kendaraan Bermotor Menurut Jenisnya, Surabaya Dalam Angka 1994 – 1998*, Badan Pusat Statistik.

Dari tabel di atas, dapat diketahui bahwa jumlah kepemilikan kendaraan bermotor di Surabaya dari tahun ke tahun mengalami peningkatan yang signifikan. Pada tahun 1994 berjumlah 724.736 kendaraan dan mengalami peningkatan sebanyak 5,3% sehingga pada tahun 1995 menjadi 762.959. Selanjutnya secara berurutan presentase kenaikan dari tahun 1996 sampai tahun 1997 yaitu 10,4% dan 10,1%. Pada tahun 1998 jumlah kendaraan bermotor tidak mengalami kenaikan dari tahun sebelumnya.

Aksesibilitas kendaraan tersebut lebih dominan menuju jalan kepusat kota. Hal tersebut sejalan dengan tergesernya wilayah pemukiman ke daerah pinggiran kota, sedangkan tempat lapangan pekerjaan banyak berada di pusat perkotaan. Oleh sebab itu pembangunan jaringan jalan pada Masterplan Surabaya 2000 lebih diarahkan pada perkembangan daerah bangunan kota kearah barat. Pembangunan tersebut dilakukan untuk membatasi perkembangan kota yang linier kearah selatan. Jalan – jalan utama kota Surabaya dikembangkan sedemikian rupa untuk menunjang penempatan pusat – pusat kegiatan kota/lokal agar dapat berfungsi dengan baik.

Pada masa kepemimpinan Soenarto, banyak dibangun persimpangan – persimpangan jalan yang bertujuan untuk menghindari jalan memutar. Pembangunan simpangan tersebut dinilai sangat efektif untuk mempercepat aksesibilitas bagi pengguna jalan sehingga sistem lalu lintas di Surabaya menjadi lebih efisien. Namun fakta di lapangan menunjukkan bahwa lokasi kemacetan biasanya terjadi di persimpangan – persimpangan jalan atau titik – titik tertentu yang terjadi disepanjang ruas jalan. Untuk mengatasi hal tersebut pemda Kotamadya Surabaya melakukan pengendalian sistem persimpangan dengan menggunakan *traffic light* yang sudah terintegrasi dengan sistem ATCS (*Area Traffic Control System*) dan di setiap persimpangan dipasang kamera untuk mengawasi tingkat kepadatan lalu lintas.⁴²

Sistem ATCS (*Area Traffic Control System*) merupakan suatu sistem pengaturan lalu lintas terpusat dengan menggunakan lampu lalu lintas (*Traffic Light*) yang mempunyai kemampuan untuk manajemen lalu lintas dengan mengkoordinasikan antar persimpangan dari pusat kontrol ATCS.⁴³ Dengan penerapan sistem ATCS (*Area Traffic Control System*) maka akan diperoleh suatu kondisi pergerakan lalu lintas pada ruas jalan yang efektif dan efisien.

PENUTUP Simpulan

Sebagai walikotamadya Surabaya tahun 1994 - 2000, Soenarto Soemoprawiro ikut berperan dan membuat kebijakan terkait pembangunan sarana dan prasarana transportasi di Surabaya untuk mengatasi masalah kemacetan lalu lintas. Arah kebijakan perencanaan pembangunan infrastruktur jalan pemkot Surabaya menggunakan pedoman master plan Kota Surabaya 2000. Kebijakan tersebut mengacu pada Undang – Undang Nomor 13 Tahun 1980 tentang jalan dan Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 1985 tentang jalan. Hal tersebut berkaitan dengan ditetapkannya Peraturan Pemerintah Nomor 47 Tahun 1997 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional yang menyatakan bahwa strategi dan arahan kebijakan pemanfaatan ruang wilayah nasional perlu dijabarkan ke dalam Peraturan Daerah tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Surabaya. Dengan demikian pembangunan tersebut diharapkan dapat mewujudkan pemerataan dan kebangkitan pembangunan daerah sehingga tidak terjadi kesenjangan antardaerah dan pembangunan akan berjalan sesuai dengan amanat Undang – Undang Dasar 1945.

Dengan adanya kebijakan pembangunan dalam sektor transportasi tersebut maka dapat meningkatkan mobilitas dan aksesibilitas di kotamadya Surabaya. Sehingga masalah jarak, waktu dan biaya yang merupakan indikator suatu aksesibilitas dapat dikendalikan. Ketersediaan sarana dan prasarana transportasi yang berkualitas akan memperlancar pendistribusian pergerakan manusia, barang dan jasa dari tempat satu ke tempat lainnya, sehingga secara keseluruhan akan berdampak terhadap peningkatan sistem perekonomian dan sosial di Surabaya.

Berhasilya kembali kotamadya Surabaya dibawah kepemimpinan Soenarto Soemoprawiro memperoleh penghargaan tertinggi pada sektor transportasi yaitu penghargaan Wahana Tata Nugraha Kencana tahun 1994 setelah tahun 1982 menjadi bukti bahwa pembangunan di Surabaya bukan sekadar basa – basi melainkan sudah kompeten dan menjadi basis pembangunan kota yang lebih besar.

Saran

- (1) Bagi generasi muda agar terus menambah wawasan perkembangan pembangunan infrastruktur di Indonesia, agar dapat meningkatkan infrastruktur suatu wilayah sesuai potensi yang dimilikinya, khususnya terkait pemecahan masalah dalam bidang transportasi. Hal ini juga bisa menjadi semangat baru bagi generasi muda untuk menjaga, merawat dan meningkatkan infrastruktur yang telah tersedia.
- (2) Bagi kalangan pemerintahan diharapkan untuk semakin meningkatkan infrastruktur dalam

⁴² Surabaya Post, Jum'at 14 November 1997

⁴³ Dinas Perhubungan Pemkot Surabaya. *Dibalik Berdirinya SITS (Surabaya Intelligent Transport System)*.

(Online). (www.sits.dishub.surabaya.go.id). Diakses pada tanggal 12 September 2018 Pukul 19.22 WIB

bidang sarana dan prasarana transportasi. Keberhasilan di masa lalu dapat menjadi acuan bagi rencana pembangunan infrastruktur yang akan datang, karena apabila infrastrukturnya maju maka akan berdampak pada sistem perekonomian dan sosial dalam suatu wilayah.

DAFTAR PUSTAKA

A. Dokumen arsip :

Departement PU Direktorat Jenderal Bina Marga kepada pemimpin proyek pembangunan jalan dan jembatan provinsi Jawa Timur perihal revisi I Petunjuk Operasional (PO) proyek pembangunan jalan dan jembatan provinsi Jawa Timur TA, 1995/1996 dan TA. 1996/1997, 21 Agustus 1996.

Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga tentang Laporan Penyerahan Proyek Selesai Tahun Anggaran 1996/1997.

Direktorat Jenderal Bina Marga. Proyek Pembangunan Jalan dan Jembatan Provinsi Jawa Timur Tahun Anggaran 1997/1998. Status 5 Februari 1998.

Direktorat Jenderal Bina Marga perihal Proyek Pembangunan Jalan dan Jembatan Prop Jatim TA 1997/1998.

Hasil Evaluasi Kompensasi Perubahan Harga Paket Pembangunan Jalan Akses Masjid Surabaya Pada Bagian Proyek Pembangunan Jalan Arteri Surabaya Tahun Anggaran 1997/98, Nomor KU.08.03-Bm.13.10/Pan.Komp/343. Berita Acara. 6 Februari 1998.

Ikhtisar Proyek. Proyek rehabilitasi/pemeliharaan jalan dan jembatan Jawa Timur tahun 1994/1995 Dinas PU Bina Marga Provinsi Jatim.

Info Tol, Edisi khusus Intern, Nomor 344 Tahun.III, Senin 17 Maret 1997

Informasi status proyek pembangunan jalan tol Simpang Susun Waru – Tanjung Perak. 1999. PT Citra Marga Nushapada Persada Tbk.

Keputusan Walikota Surabaya Nomor 46 Tahun 2000 tanggal 25 September 2000.

Laporan Persiapan Penanaman Modal Jalan Tol Simpang Susun Waru – Tanjung Perak (*Surabaya Eastren Ring Road*) Status 31 Januari 1997.

Laporan PT Citra Marga Nushapada Persada Tbk Perihal Proyek Pembangunan Jalan Tol Simpang Susun Waru – Tanjung Perak Surabaya Tahun 1997

Pemerintah Daerah Tingkat II Kotamadya

Surabaya. 1990. *Sejarah perkembangan Rencana Kota/Pemerintah Daerah Tingkat II Kotamadya Surabaya*. Surabaya: Pemerintah Dati II Kodya Surabaya.

Pemerintah Kotamadya Dati II Surabaya, Intisari dan Ringkasan Master Plan Surabaya tahun 2000.

Pemerintah Kota Surabaya. *Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2007 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Surabaya*.

Surat dari Departemen Pekerjaan Umum Kanwil Prop Jatim kepada Walikotamadya Kepala Daerah Tingkat II Surabaya tentang Mohon Bantuan dan Tanah untuk jalan Kenjeran tanggal 5 November 1997.

Surat dari Walikota Kepala Daerah Tingkat II Surabaya Kepada Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Jawa Timur Tentang Usulan Pembangunan Jalan Tol Lingkar Laut Surabaya Barat, Tol Timur Barat dan Tol Lingkar Luar Surabaya Timur Tanggal 23 Februari 1997. 23 September 1997.

Surat Keputusan Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Jawa Timur tentang Persetujuan Penetapan Lokasi Pembangunan Jalan Tol Simpang Susun Waru – Tanjung Perak, Tanggal 13 Januari 1998.

B. Koran

Jawa Post, Edisi Rabu, 19 Maret 1997.

Surabaya Post, Edisi Kamis, 25 Agustus 1996.

Surabaya Post, Edisi Rabu, 3 Juli 1996.

Surabaya Post, Edisi Jum'at, 14 November 1997.

Surabaya Post, Edisi Senin, 17 November 1997.

Surabaya Post, Edisi Selasa, 18 November 1997.

Surabaya Post, Edisi Rabu, 19 November 1997.

Surabaya Post, Edisi Kamis 20 November 1997.

C. Buku

Adisasmita, Sakti Adji. 2012. *Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah*. Yogyakarta: Graha Ilmu.

_____. 2011. *Jaringan Transportasi "Teori dan Analisis"*. Yogyakarta: Graha Ilmu.

Adisasmita, Rahardjo dan Sakti Adji Adisasmita. 2011. *Manajemen Transportasi Darat "Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas di Kota Besar (Jakarta)"*. Yogyakarta : Graha Ilmu.

Arthur Wignall, dkk. 2003. *Proyek Jalan "Teori dan Praktek"*. Jakarta: Erlangga.

BPS. *Surabaya Dalam Angka Tahun 1996*

BPS. *Surabaya Dalam Angka Tahun 1998*

BPS. *Surabaya Dalam Angka Tahun 2000*

- Howard Dick, dkk. 1997. *Pembangunan Yang Berimbang Jawa Timur Dalam Era Orde Baru*. Diterjemahkan oleh Bambang Sumantri. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.
- J. A. Black. 1981. *Urban Transport Planning: Theory System and Practice*. London: Cromm Helm.
- Raharjo Adisasmita. 2006. *Pembangunan Pedesaan dan Perkotaan*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- R. Bintarto. 1984. *Urbanisasi dan Permasalahannya*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Muljana. 2001. *Perencanaan Pembangunan Nasional "Proses Penyusunan Rencana Pembangunan Nasional Dengan Fokus Repelita V"*. Jakarta: Direktorat Jenderal Pendidikan Tinggi, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.
- Ofyar Z. Tamin. 1997. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung: Teknil Sipil Industri Bandung.
- D. Jurnal**
- Trio Joko S. Haryono, "Dampak Urbanisasi Terhadap Masyarakat di Daerah Asal", dalam *Jurnal Masyarakat Kebudayaan dan Politik*, Volume XII No.4, 4 Oktober 1999.
- E. Web**
- Arti Alternatif. (Online). (www.kbbi.kata.web.id). diakses pada tanggal 28 Juni 2018 Pukul 15.18 WIB)
- Atur Lalu Lintas Dari Depan Layar Monitor. (Online). (www.Features.JPNN.com). diakses pada tanggal 12 September 2018, Pukul 19.45 WIB).
- Bappenas – Kajian Evaluasi Pembangunan Bidang Transportasi di Indonesia. Diakses dari (www.bappenas.go.id) diakses pada tanggal 17 Februari 2017
- Bappenas – Transportasi (www.bappenas.go.id) diakses pada tanggal 17 Februari 2017.
- Dinas Perhubungan Pemkot Surabaya. *Dibalik Berdirinya SITS (Surabaya Intelligent Transport System)*. (Online). (www.sits.dishub.surabaya.go.id). Diakses pada tanggal 12 September 2018 Pukul 19.22 WIB)
- Jalan Protokol. (Online). (www.kbbi.kata.web.id). diakses pada tanggal 27 Juni 2018 pukul 13.38 WIB)
- Keterapan Majelis Permusyawaratan Rakyat Republik Indonesia Nomor: II/MPR/1993 Tentang Garis – Garis Besar Haluan Negara. (Online). (www.tatanusa.co.id, diakses dan diunduh pada tanggal 13 Juni 2017, pukul 11:35 WIB)
- Keputusan Presiden Nomor 39 Tahun 1997 Tentang Penangguhan/Pengkajian Kembali Proyek Pemerintah, Badan Usaha Milik Negara, Dan Swasta yang Berkaitan Dengan Pemerintah/Badan Usaha Milik Negara. (Online). (www.hukumonline.com, diakses pada tanggal 2 Januari 2018, pukul 21:25 WIB).
- Kominfo. 2010. *Tahun ini jalan MERR II C Tembus Jln Arif Rahman Hakim Surabaya*. Diakses dari <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=107188&page=38.html>. Pada tanggal 16 Januari 2018, pukul 11.16 WIB
- Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2007 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Surabaya. (Online). (www.jdih.surabaya.go.id, diakses dan diunduh pada tanggal 17 Juli 2017, pukul 12:43 WIB)
- Pemkot Surabaya. *Penghargaan*. (Online). (www.surabaya.go.id, diakses pada tanggal 13 September 2018, pukul 07:15 WIB)
- Penghargaan Wahana Tata Nugraha. (Online). (www.id.wikipedia.org, diakses pada tanggal 14 September 2018, pukul 21:10 WIB)
- Surya. 2007. *Nasib Megaproyek Pemkot Surabaya: Proyek Jalan Tembus yang Tidak Kunjung Tembus*. diakses dari www.skyscrapercity.com page=38 Pada tanggal 5 Januari 2018 pukul 12.29 WIB.
- Simorangkir, Eduardo. 2017. *Ini Daftar Jalan Tol yang Dibangun Era Soeharto Hingga Jokowi*. Berita Ekonomi Bisnis (online). Diakses dari www.finance.detik.com, tanggal 27 Agustus 2018 Pukul 20:19 WIB.
- Surya. 2007. *Nasib Megaproyek Pemkot Surabaya: Proyek Jalan Tembus Yang Tidak Kunjung Tembus*. Diakses dari <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=107188&page=38.html>. Pada tanggal 5 Januari 2018 pukul 08.45 WIB.

Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 13
Tahun 1980 Tentang Jalan. (Online).
(www.peraturan.go.id di akses pada
tanggal 16 Juni 2017 pukul 20:40
WIB)

