

STRATEGI DINAS PERHUBUNGAN KOTA SURABAYA UNTUK MENGURANGI KEMACETAN JALAN RAYA KOTA SURABAYA

Rizki Dendy Arifiyananta

S1 Ilmu Administrasi Negara, FIS, UNESA (Dendy.denoy@gmail.com)

Eva Hany Fanida S,Ap.,M.Ap

Abstrak

Seiring bertumbuhnya jumlah penduduk disebuah perkotaan karena laju pertumbuhan yang relatif tinggi dan adanya urbanisasi yang cukup deras maka hal tersebut menimbulkan bertambahnya jumlah kendaraan bermotor sebagai penunjang aktifitas masyarakat yang berakibat semakin menumpuknya alat transportasi pribadi hingga memunculkan dampak negatif yang sangat serius yaitu kemacetan lalu lintas kendaraan bermotor. Volume kendaraan yang semakin meningkat mengakibatkan kapasitas jalan menjadi semakin kecil jika tidak diimbangi dengan peningkatan jaringan dan kapasitas jalan mengindikasikan bahwa sistem jaringan jalan secara mayoritas sudah tidak sanggup lagi mengimbangi pertumbuhan volume kendaraan. Kemacetan lalu lintas terjadi di setiap kota besar seperti Jakarta, Surabaya, Medan, Makassar dan lainnya. Sebagai salah satu kota besar di Indonesia, Surabaya. Dinas perhubungan Kota Surabaya harus senantiasa terus memikirkan upaya untuk mengatasi permasalahan kemacetan yang ada di Surabaya agar tidak semakin parah di kemudian hari yang akan sangat merugikan bagi warga kota Surabaya.

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif dengan menggunakan pendekatan kualitatif. Sedangkan teknik pengumpulan datanya dilakukan melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi. Yang diikuti dengan fokus penelitian menggunakan teori strategi mengatasi kemacetan lalu lintas yang diungkapkan oleh Rahardjo Adisasmita dan Sakti Adji Sasmita meliputi: Menciptakan Kebijakan Transportasi Perkotaan yang Komprehensif, Melaksanakan Manajemen Lalu lintas yang Efektif, Mengoperasikan Sarana Angkutan Umum yang Tepat Kapasitas, Pembangunan Prasarana Transportasi yang Berkapasitas.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa Dinas Perhubungan Kota Surabaya telah melakukan berbagai upaya dan memiliki strategi ke depan dalam mengurangi kemacetan di Kota Surabaya. Hal tersebut dapat di ketahui dengan dari kebijakan transportasi perkotaan yang komprehensif sehingga nantinya akan mengedepankan pelayanan yang baik bagi masyarakat. Dalam melaksanakan manajemen lalu lintas yang efektif telah dilakukan dengan melaksanakan pengaturan lalu lintas yang bertujuan untuk meningkatkan kelancaran lalu lintas. Mengoperasikan sarana angkutan umum yang tepat kapasitas sangat diperlukan dalam upayanya mengurangi kemacetan, Dinas Perhubungan Surabaya telah memiliki rencana dengan mengoperasikan *trunk* dan *feeder* ditambah mengoperasikan angkutan umum massal cepat seperti monorel, trem dan MRT. Untuk mendukung sarana transportasi dibutuhkan pula Prasarana yang tepat kapasitas, Dinas Perhubungan Kota Surabaya telah melakukan perawatan dan mempercantik halte di Surabaya dan mempunyai rencana membangun halte, terminal dan gedung parkir baru.

Kata kunci : Kemacetan, Transportasi, Strategi

Departement of Transportation strategy the City of Surabaya to Reduce Highway Congestion City Of Surabaya

Rizki Dendy Arifiyananta

S1 Ilmu Administrasi Negara, FIS, UNESA (Dendy.denoy@gmail.com)

Eva Hany Fanida S,Ap.,M.Ap

Abstract

With increasing number of people in an urban because of the relatively high growth rate and the urbanization are quite heavy so it causes increase in the number of motor vehicles as supporting community activities that result in further buildup means of personal transportation that lead to a very serious negative impact is traffic congestion vehicle motor. Increasing the volume of vehicles resulted in road capacity becomes smaller if not offset by an increase in the road network and capacity indicates that the majority of the road network system is no longer able to keep pace with the volume of vehicles. Traffic jams occur in every major city such as Jakarta, Surabaya, Medan, Makassar and others. As one of the major cities in Indonesia, Surabaya. Surabaya city transportation agencies must constantly keep thinking of an effort to overcome the problems of congestion in Surabaya in order not to get worse in the future that would be very detrimental to the citizens of the city of Surabaya.

This type of research used in this research is descriptive using a qualitative approach. While the data collection techniques melalaui observation, interviews, and documentation. That was followed by a focus of research using the theory of strategies to address traffic congestion revealed by Rahardjo Adisasmita and Sasmita Adji Way include: Creating a Comprehensive Urban Transport Policy, Melaksanakan Effective Traffic Management, Facility Operating Capacity Appropriate Public Transport, Transport Infrastructure Development Capacity

The results showed that the Transportation Department of Surabaya City has made various efforts and has stratetegi forward in reducing congestion in the city of Surabaya. This can be in the know with from a comprehensive urban transport policy that will promote good service for the community. In carrying out effective traffic management has been carried out by implementing traffic management that aims to improve the smoothness of traffic. Operating the appropriate means of public transport capacity is needed in efforts to reduce congestion, Surabaya Transportation Department has been thinking about a plan to operate a trunk and feeder plus operate mass transit quickly as monorails and trams MRT. For support transportation infrastructure also needed a proper capacity, the Office Transportation Surabaya City has done maintenance and beautifying stop in Surabaya and has plans to build bus stops, terminal and new parking building.

Keywords: Congestion, Transportation, Strategy

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

salah satu fungsi utama kota-kota besar yaitu menyelenggarakan sistem transportasi dengan pelayanan yang efektif dan efisien. Oleh karena itu transportasi perkotaan merupakan sektor penunjang utama terhadap mobilitas masyarakat dan angkutan barang yang merupakan unsur penting dalam kegiatan perekonomian dan pembangunan perkotaan.

Namun dengan seiring bertumbuhnya jumlah penduduk disebuah perkotaan karena laju pertumbuhan yang relatif tinggi dan adanya urbanisasi yang cukup deras maka hal tersebut menimbulkan bertambahnya jumlah kendaraan bermotor sebagai penunjang aktifitas masyarakat yang berakibat semakin menumpuknya alat transportasi pribadi. Keadaan tersebut dihadapkan oleh fakta yang diungkapkan Adisasmita (2011:10) bahwa jumlah kendaraan bermotor di Indonesia secara keseluruhan setiap tahunnya bertambah 10% sedangkan pembangunan jalan baru sangat lamban hanya 0,05% per tahun hingga memunculkan dampak negatif yang sangat serius yaitu kemacetan lalu lintas kendaraan bermotor.

Kemacetan lalu lintas terjadi di setiap kota besar seperti Jakarta, Surabaya, Medan, Makassar dan lainnya. Sebagai salah satu kota besar di Indonesia, Surabaya Salah satu tantangan yang patut dikhawatirkan ialah kemacetan yang bisa menjadi masalah besar.

Surabaya menjadi salah satu dari lima besar kota di dunia yang paling macet tepatnya pada posisi ke empat versi *Mengutip Castrol Magnatec Stop-Start Index* seperti yang diungkapkan oleh Koran Sindo pada tanggal 5 Februari 2015. Volume kendaraan yang semakin meningkat mengakibatkan kapasitas jalan menjadi semakin kecil jika tidak diimbangi dengan peningkatan jaringan dan kapasitas jalan mengindikasikan bahwa sistem jaringan jalan Kota Surabaya secara mayoritas sudah tidak sanggup lagi

mengimbangi pertumbuhan volume kendaraan. Hal ini terlihat dari tingkat pelayanan jaringan jalan berdasarkan angka rasio volume lalu lintas terhadap kapasitas jalan (V/C) berkisar pada 0,7 menurut RPJM Kota Surabaya pada tahun 2010-2015..

Dari kemacetan yang telah terjadi Dinas Perhubungan Kota Surabaya telah melakukan berbagai upaya untuk mengurangi kemacetan di Kota Surabaya seperti memperluas jaringan Surabaya Intelligent Transport System (SITS). Sistem ini memang menjadi andalan untuk mengatur persimpangan jalan. Data dari Dishub Kota Surabaya menunjukkan banyak persimpangan yang telah di pasangi rambu lalu lintas diantara jumlah itu telah terpasang 57 titik yang terpasang SITS. Sistem SITS ini didukung kamera dengan sensor khusus yang bisa mendeteksi kepadatan kendaraan. Bila ada antrean kendaraan panjang, lampu yang menyala hijau akan lebih lama untuk jalur antrean tersebut.

Upaya lain yang telah dilakukan ialah dengan melakukan rekayasa lalu lintas yang dimaksudkan untuk mengurai kepadatan dan kemacetan yang terjadi sejumlah kawasan di Surabaya. Kepala bidang lalu lintas berpendapat rekayasa lalu lintas pada kawasan-kawasan jalanan yang padat di Kota Surabaya memang harus segera dilakukan agar tidak terjadi kemacetan berkepanjangan. Apabila pembangunan jalan baru seperti ini belum memungkinkan dilaksanakan maka rekayasa jalan atau lalu lintas yang lebih memungkinkan.

Sesuai dengan data di atas menjadikan dinas perhubungan Kota Surabaya harus senantiasa terus memikirkan upaya untuk mengatasi permasalahan kemacetan yang ada di Surabaya agar tidak semakin parah di kemudian hari yang akan sangat merugikan bagi warga kota Surabaya. Salah satu upaya yang bisa di laksanakan diantaranya dengan meningkatkan kualitas transportasi umum dan pembangunan infrastruktur (jalan raya)

Dari pemaparan latar belakang di atas, maka peneliti tertarik untuk dapat melakukan penelitian yang berjudul "Strategi Dinas

Perhubungan Kota Surabaya untuk mengurangi kemacetan jalan raya Kota Surabaya”

B. Rumusan Masalah

Bagaimana Strategi Dinas Perhubungan Kota Surabaya untuk mengurangi kemacetan jalan raya Kota Surabaya ?

C. Tujuan Penelitian

Untuk mendeskripsikan Strategi Dinas Perhubungan Kota Surabaya untuk mengurangi kemacetan jalan raya Kota Surabaya

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

- a) Hasil penelitian ini dapat memberi sumbangan pemikiran bagi pengembangan ilmu pengetahuan dan menjadi bahan informasi untuk aktivitas kajian ilmiah bagi peneliti lain yang relevan.
- b) Hasil penelitian bermanfaat dalam memperkaya referensi tentang profesi pekerjaan sosial yang dimiliki khususnya dalam mengurangi kemacetan di Kota Surabaya.

2. Manfaat Praktis

- a) Bagi Instansi Penelitian.
Sebagai bahan masukan, pertimbangan dan bahan evaluasi dalam Strategi Dinas Perhubungan Kota Surabaya untuk mengurangi kemacetan jalan raya Kota Surabaya.
- b) Bagi Mahasiswa
Agar dapat menerapkan ilmu pengetahuan yang telah diterima guna mengembangkan berbagai kajian teori yang berkaitan dengan penelitian dan menganalisis berbagai masalah yang ditemui.
- c) Bagi Masyarakat.
Memberikan pengetahuan kepada masyarakat mengenai Strategi Dinas Perhubungan Kota Surabaya untuk mengurangi kemacetan di Kota Surabaya dan diharapkan dapat meningkatkan kesadaran

tertib berlalu lintas karena merupakan tanggungjawab bersama

II. KAJIAN TEORI

A. Transportasi

1. Pengertian Transportasi

Penemuan kedua terbesar setelah alafabet (tulisan) yang telah membawa kemajuan dalam kebudayaan dan kesejahteraan manusia adalah penemuan peralatan transportasi. Kemajuan transportasi adalah sebagai akibat kebutuhan manusia untuk berpergian ke lokasi atau tempat yang lain guna mencari barang yang di butuhkan dan mengirim barang ke tempat lain yang membutuhkan sesuatu barang .

Setelah roda berhasil diciptakan yang mendorong kemajuan alat angkut di darat, dan kompas yang membuka kesempatan berlayar jauh serta mesin uap pada masa revolusi industri yang dipakai sebagai alat penggerak kendaraan bermotor, kapal, dan kereta api maka hanya di perlukan waktu kurang dari satu abad untuk mengalahkan bukan hanya hambatan dalam jarak , tetapi mempersingkat waktu perjalanan yang cukup lama . Manusia tidak perlu membuang waktu sehari-hari atau berminggu-minggu dalam perjalanan unuk berpergian ke tempat yang dahulu dikatakan letaknya terlalu jauh .

Transportasi menurut Nur Nasution (2004:15) diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Proses pengangkutan merupakan gerakan dari tempat asal, dari mana kegiatan angkutan dimulai, ke tempat tujuan kemana kegiatan pengangkutan diakhiri. Pendapat yang hampir sama dikemukakan oleh Abbas Salim (2004:6) adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain.

Maka dapat disimpulkan bahwa, Transportasi merupakan hal yang penting bagi kehidupan manusia karena dengan adanya transportasi baik di darat, laut, dan udara akan memudahkan atau memindah barang serta mempercepat waktu perjalanan

dari tempat asal menuju ke tujuan yang diinginkan .

2. Karakteristik Jasa Transportasi yang Efektis dan Efisien

Salah satu fungsi kota-kota besar adalah pelayanan transportasi. Transportasi perkotaan merupakan sektor penunjang utama terhadap mobilitas penduduk perkotaan dan angkutan barang yang merupakan unsur penting dalam penyelenggaraan kegiatan perekonomian dan pembangunan perkotaan.

Jasa transportasi perkotaan yang dilaksanakan untuk melayani berbagai kegiatan ekonomi, sosial, administrasi pemerintahan dan politik agar diupayakan terselenggara secara efektif dan efisien. Jasa transportasi perkotaan yang efektif dan efisien menurut Rahardjo Adisasmita & Sakti Adisasmita (2011:26) yaitu :

a. Lancar atau Cepat (*Speed*)

Karakteristik jasa transportasi yang pertama adalah lancar atau cepat. Lancar berarti pelayanan transportasi dilaksanakan tanpa banyak hambatan, perjalanan dilaksanakan secara cepat atau memerlukan waktu perjalanan yang singkat sampai di tempat tujuan. Dengan perjalanan yang cepat sampai akan memberikan kepuasan tersendiri bagi masyarakat karena tidak banyak waktu yang terbuang di jalan.

Perjalanan yang dilaksanakan secara lancar dilihat dari aspek lalu lintas akan mengurangi terjadinya kepadatan dan kemacetan lalu lintas. Semakin cepat perjalanan waktu dapat dihemat berarti konsumsi bahan bakar dapat dihemat yang akan mengurangi pengeluaran untuk pembelian bahan bakar.

b. Selamat atau Aman (*Safety*)

Karakteristik jasa transportasi yang kedua adalah selamat atau aman. Selamat berarti pelayanan transportasi dilaksanakan

tanpa mengalami kecelakaan selama dalam perjalanan. Kecelakaan menimbulkan kerugian keuangan, jiwa dan raga. Kecelakaan lalu lintas merugikan kelancaran lalu lintas dan menimbulkan kerugian yang diderita oleh pihak pengendara kendaraan.

Keselematan dan keamanan untuk sekarang ini juga dititik beratkan kepada kaum wanita yang mengalami pelecehan seksual di dalam transportasi umum seperti di Angkot atau Bus maka dari itu kemananan harus ditingkatkan agar fasilitas transportasi umum ini bisa di nikmati oleh semua kalangan masyarakat.

c. Berkapasitas (*Capacity*)

Pelayanan transportasi yang berkapasitas dimaksudkan bahwa jumlah dan kapasitas moda transportasi yang disediakan adalah cukup untuk memenuhi kebutuhan masyarakat akan jasa transportasi, dalam arti tidak berlebihan dan kekurangan. Berlebihan dalam kapasitas transportasi akan menimbulkan pemborosan karena sebagian dari kapasitas transportasi tidak dimanfaatkan. Pemborosan berarti kerugian bagi perusahaan transportasi. Sebaliknya, bila terjadi kekurangan dalam kapasitas transportasi yang tersedia akan berakibat sebagian dari penumpang yang tidak terangkut dan menunggu lama yang akan berarti kerugian waktu.

d. Frekuensi (*Frequency*)

Karakteristik pelayanan transportasi selanjutnya ialah frekuensi, dalam pelayanan transportasi diartikan sebagai seberapa banyak pelayanan transportasi dilakukan dalam suatu waktu tertentu. Semakin sering pelayanan transportasi dilakukan dalam suatu waktu tertentu berarti kapasitas angkut yang tersedia semakin besar, maka muatan (manusia dan barang) yang membutuhkan pengangkutan seluruhnya dapat diangkut .

Frekuensi pelayanan yang jarang dilakukan berarti kapasitas angkut yang

tersedia relatif kurang dibandingkan dengan jumlah barang yang memerlukan pengangkutan maka banyak diantara barang yang seharusnya diangkut terpaksa tidak terangkut yang bisa menyebabkan kerusakan barang tersebut.

e. Keteraturan (*Regularity*)

Keteraturan dalam pelayanan transportasi dimaksudkan bahwa kegiatan pelayanan transportasi dilaksanakan secara teratur (*reguler*). Penyelenggaraan pelayanan transportasi secara teratur akan memudahkan bagi penumpang dalam mengatur jadwal perjalanan yang akan dilakukan.

Pelayanan transportasi perkotaan yang diselenggarakan secara teratur akan menunjang terlaksananya berbagai kegiatan ekonomi, sosial, administrasi pemerintahan dan politik secara terus menerus yang berkesinambungan. Pelayanan perkotaan dan pembangunan perkotaan dapat berlangsung secara efektif dan efisien, selanjutnya akan mampu melayani pertumbuhan kota yang multi aspek dan multi dimensional.

f. Komprehensif (*Comprehensive*)

Transportasi secara komprehensif berarti pelayanan transportasi melayani dari tempat asal ke tempat tujuan akhir dilaksanakan secara utuh ataupun harus transit melalui terminal antara menggunakan satu macam moda transportasi (misalnya bus antar kota) ataupun menggunakan lebih dari satu macam moda transportasi tergantung pada jenis rute yang dilalui, apakah rute utama ataukah rute pengumpan. Untuk rute utama pada umumnya dilayani oleh kendaraan besar dan rute pengumpan dilayani oleh kendaraan berukuran kecil. Meskipun berganti moda transportasi (jenis dan ukurannya) namun pelayanan transportasi dari tempat asal menuju ke tempat tujuan akhir dilaksanakan secara utuh.

g. Tanggung Jawab (*Responsibility*)

Pelayanan transportasi yang bertanggung jawab diartikan bahwa pelayanan transportasi yang diselenggarakan harus memberikan ganti rugi terhadap kerugian kepada pengguna jasa transportasi (yaitu penumpang atau barang yang dimuat). Kerugian yang dialami dalam perjalanan dapat berupa kerusakan barang, kehilangan barang, kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan luka (parah) ataupun kematian.

Karakteristik pelayanan transportasi bertanggung jawab adalah terkait dan menjamin terlaksananya pelayanan yang selamat. Pelayanan transportasi yang mengalami kecelakaan lalu lintas harus diberikan ganti rugi yang diderita penumpang, dengan demikian pihak perusahaan yang menyelenggarakan pelayanan transportasi harus berhati-hati, menjaga keselamatan dan keamanan penumpang dan barang yang diangkutnya.

h. Biaya Rendah (*Acceptable Cost*) atau Harga Terjangkau (*Affordable Price*)

Pada dasarnya karakteristik biaya rendah dan harga terjangkau hampir sama yaitu biaya rendah dilihat dari pihak perusahaan transportasi yang menyelenggarakan pelayanan transportasi sedangkan harga terjangkau dilihat dari kepentingan pengguna dari jasa transportasi tersebut. Hal ini dilakukan karena penyelenggaraan transportasi umum itu merupakan pelayanan publik, yaitu sektor usaha untuk kepentingan masyarakat banyak, sehingga tidak layak untuk mencari keuntungan yang besar. Meskipun tingkat keuntungannya yang rendah namun bila jumlah penumpang yang dilayani sangat banyak maka usaha pelayanan transportasi umum (perkotaan) yang dilakukan akan menghasilkan volume keuntungan yang cukup memadai.

Dengan biaya yang rendah maka fasilitas transportasi bisa dinikmati berbagai kalangan masyarakat baik kalangan atas

maupun bawah bisa merasakan transportasi umum. Apabila biaya rendah pada transportasi umum maka di harapkan masyarakat mau beralih dari kendaraan pribadi berpindah ke transportasi umum.

i. Nyaman (*Comfort*)

Karakteristik pelayanan transportasi untuk angkutan penumpang adalah kenyamanan. Penumpang yang melakukan perjalanan membutuhkan suasana yang nyaman, nikmat, terhindar dari suasana berdesakan antar para penumpang, sesak dan pengap. Masyarakat tentu mengidamkan transportasi umum yang bisa menghadirkan kenyamanan sehingga masyarakat bisa betah dan tidak ragu untuk menggunakan transportasi umum.

j. Sasaran Sistem Transportasi Nasional (Sistranas)

Peraturan menteri perhubungan No.KM. 49 tahun 2005 menyatakan bahwa pelayanan transportasi yang efektif dan efisien sebagai sasaran sistranas adalah meliputi berbagai karakteristik seperti selamat, aksesibilitas tinggi, terpadu, kapasitas mencukupi, teratur, lancar dan cepat, mudah di capai, tepat waktu nyaman, tarif terjangkau, tertib, aman, serta polusi rendah.

Terselenggaranya pelayanan transportasi ditentukan oleh tersedianya unsur-unsur transportasi utama yaitu (1) prasarana transportasi (jalan) , (2) sarana transportasi (kendaraan umum) , (3) terminal (angkutan perkotaan) dan (4) muatan (penumpang). Keseluruhannya didukung oleh peraturan perundangan yang jelas, kebijakan yang terarah, perencanaan yang tepat dan dinamis yang diperkuat oleh manajemen lalu lintas yang komprehensif, kesadaran masyarakat lalu lintas dan pemberian sanksi yang tegas. Ketertiban lalu lintas perkotaan menjadi tanggungjawab bersama yaitu pemerintah, operator, pengguna jasa transportasi dan masyarakat dalam arti luas.

B. Kemacetan

1. Pengertian Kemacetan

Kemacetan lalu lintas terjadi bila ditinjau dari tingkat pelayanan jalan yaitu pada kondisi lalu lintas mulai tidak stabil, kecepatan operasi menurun relatif cepat akibat hambatan yang timbul dan kebebasan bergerak relatif kecil. Kemacetan mulai terjadi jika arus lalu lintas mendekati besaran kapasitas jalan. Kemacetan semakin meningkat apabila arus begitu besarnya sehingga kendaraan sangat berdekatan satu sama lain. Kemacetan total terjadi apabila kendaraan harus berhenti atau bergerak sangat lambat (Tamin,2000:99).

Kemacetan mulai terjadi jika arus lalu lintas mendekati besaran kapasitas jalan. Kemacetan semakin meningkat apabila arus begitu besarnya sehingga kendaraan sangat berdekatan satu sama lain. Kemacetan total terjadi apabila kendaraan harus berhenti atau bergerak sangat lambat (Tamin,2000:99).

Kemacetan adalah situasi atau keadaan tersendatnya atau bahkan terhentinya lalu lintas yang disebabkan oleh banyaknya jumlah kendaraan melebihi kapasitas jalan. Kemacetan banyak terjadi di kota-kota besar, terutamanya yang tidak mempunyai transportasi publik yang baik atau memadai ataupun juga tidak seimbangny kebutuhan jalan dengan kepadatan penduduk (wikipedia.com)

2. Upaya Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas

Kepadatan dan kemacetan lalu lintas (kendaraan) di kota kota besar seperti Jakarta dan Surabaya sudah menunjukkan tingkat yang semakin serius dan memberikan dampak negatif yang sangat besar.Maka dari itu harus diatas secara konseptual, operasional, dan fungsional dalam upaya mewujudkan sistem transportasi yang efektif dan efisien. Efektif dalam arti terwujudnya sebuah karakteristik jasa transportasi yang yang selamat, mempunyai aksesibilitas tinggi, terpadu, kapasitas mencukupi, teratur, lancar dan

cepat, mudah dicapai, tepat waktu, nyaman, tarif terjangkau, tertib, aman, serta polusi rendah. Sedangkan efisien dalam arti beban publik rendah dan utilitas tinggi dalam suatu jaringan transportasi perkotaan.

Banyak upaya strategis yang dapat dilakukan untuk mengatasi kemacetan lalu lintas di kota besar, Berbagai upaya solutif menurut Rahardjo dan Sakti Adjisasmita (2011 : 107) :

a.Menciptakan Kebijakan Transportasi Perkotaan yang Komprehensif

Pada dasarnya kebijakan transportasi perkotaan meliputi pertama kebijakan transportasi yang **berkonsolidasi** diartikan untuk memanfaatkan kapasitas moda transportasi yang tersedia secara maksimum. kedua kebijakan transportasi yang **terkordinasi** diartikan bahwa masing masing jenis sarana angkutan perkotaan (bus besar, bus kecil, mikrolet, kereta api, dan taksi) dalam melaksanakan kegiatannya dalam penyediaan jumlah dan kapasitasnya yang di tempatkan dalam trayek dilayaninya, penentuan trayek, penentuan tarif angkutan angkutan, pemberian izin usaha harus secara terkordinasi secara baik tidak boleh mementingkan kepentingan sendiri. Yang ketiga kebijakan transportasi yang **terintegerasi** dimaksudkan bahwa penyelenggaraan kegiatan pelayanan transportasi perkotaan yang menyangkut sarana dan prasarana transportasi dikelola dan dilaksanakan secara padu, secara utuh dan secara menyeluruh. Yang keempat kebijakan transportasi yang **tersinkronisasi** berarti terdapat kesesuaian atau keserasian dengan menyediakan berbagai sarana angkutan yang serasi dalam jenisnya, dalam jumlahnya, dalam ukurannya (kapasitas angkut) dan serasi dalam penentuan rute yang dijalani. Yang kelima kebijakan transportasi yang **berkeseimbangan** diartikan bahwa pelayanan transportasi yang diselenggarakan diarahkan ke seluruh bagian daerah perkotaan untuk memenuhi kebutuhan akan jasa transportasi bagi

penduduk yang bermukim tersebar di seluruh bagian daerah perkotaan. Yang keenam kebijakan transportasi yang **harmoni** merupakan perpaduan dari ciri-ciri transportasi yang berkonsolidasi, terkordinasi, terintegerasi, tersinkronisasi, berkeseimbangan.

b.Melaksanakan Manajemen Lalu lintas yang Efektif

Melaksanakan manajemen lalu lintas yang efektif diartikan melaksanakan pengaturan lalu lintas yang bertujuan untuk meningkatkan kelancaran lalu lintas dan mengatasi kemacetan lalu lintas. Berbagai sistem pengaturan dan pengelolaan lalu lintas yang diterapkan di kota-kota besar untuk meningkatkan kelancaran lalu lintas dan mengatasi kemacetan lalu lintas, utamanya terdiri dari : (1) Pemasangan Traffic Light (2) Pembuatan marka jalan dan tanda lalu lintas jalan (3) lalu lintas satu arah (4) belok kiri langsung dan membatasi belok kanan (5) Arus pasang (tidar flow) (6) Clear Ways (7) Three in one (tiga penumpang satu mobil) (8) Pelayanan bus kota secara terjadwal, teratur dan tertib (9) larangan kendaraan berukuran besar masuk kota pada pagi dan sore hari (10) Distribusi jam kerja secara merata (11) Motor Car Free (bebas sepeda motor pada jam tertentu) (12) pembangunan banyak ruang parkir.

c.Mengoperasikan Sarana Angkutan Umum yang Tepat Kapasitas

Penyelenggaraan layanan transportasi angkutan umum perkotaan melibatkan penggunaan sarana angkutan dan penyediaan prasarana transportasi. Dalam hal ini penggunaan sarana angkutan berkapasitas yang tepat dengan meliputi berbagai jenis angkutan yang memiliki kapasitas muat yang berbeda, di antaranya yaitu :

1. Bus Kota biasa, bertingkat dan gandengan

Sarana angkutan umum umum perkotaan yang banyak digunakan di kota-kota besar adalah jenis bus. Bus berukuran

besar adalah bus yang berkapasitas sekitar 40 kursi dan sisa ruang untuk menampung penumpang berdiri sekitar 20 orang sehingga total daya muat mencapai sekitar 60 penumpang. Sedangkan bus sedang memiliki daya tampung sekitar 40 penumpang bila terisi penuh.

Kapasitas angkut bus kota ditingkatkan dengan membuat bus gandengan. Kapasitas muat menjadi dua kali lipat dengan adanya gandengan. Penghematan yang dilakukan adalah dengan penghematan bahan bakar. Bus gandengan cocol digunakan untuk jalur yang relaiif lurus bukan untuk jalur berbelok-belok.

2. Mengoperasikan kendaraan (bus) besar menggantikan kendaraan kecil (seperti mikrolet)

Disamping bus kota yang berukuran besar dan sedang terdapat kendaraan berukuran kecil seperti mikrolet yang jumlahnya banyak yang beroperasi melayani transportasi umum perkotaan. Luas badan mikrolet setengah dari bus, tetapi kapasitas muat mikrolet hanya 10 orang atau seperlima (20%) dibandingkan bus besar. Oleh karena itu terdapat pemikiran untuk mengganti mikrolet dengan bus berukuran besar yang mampu mengangkut lebih banyak orang.

3. Busway

Busway sebagai salah satu sarana angkutan umum perkotaan telah diselenggarakan di Jakarta sejak beberapa tahun lalu. Penyelenggaraan busway membutuhkan terminal khusus dan jalur jalan khusus, yaitu membangun terminal khusus dan menyediakan jalur jalan khusus pada jalan arteri perkotaan yang telah ada.

4. Kereta api perkotaan

Layanan angkutan kereta api dilakukan oleh serangkaian suatu lokomotif dan sejumlah gerbong, yang jumlahnya disesuaikan dengan kebutuhan. Layanan angkutan kereta api telah diselenggarakan

untuk melayani trayek antar suatu kota. Selain dari itu jasa angkutan kereta api diselenggarakan pula untuk melayani angkutan umum perkotaan.

5. Monorail

Monorail adalah angkutan kereta api yang menggunakan rel kereta api yang dibangun beberapa meter (sekitar 25-30 meter) di atas permukaan tanah, menggunakan banyak tiang pancang beton yang dihubungkan satu sama lain oleh jalan beton, yang di atasnya dibangun jalan kereta api. Jalan kereta api dibangun beberapa meter di atas permukaan tanah karena terbatasnya lahan yang tersedia di permukaan tanah, sehingga terpaksa dibangun di atas permukaan tanah. Monorail dapat disebut kereta api layang.

Pembangunan angkutan monorail dilakukan untuk menghindari kepadatan lalu lintas di jalan raya. Angkutan monorail menghubungkan tempat-tempat pusat kegiatan yang penting dan padat, dimaksudkan untuk membantu mengatasi kepadatan lalu lintas di jalan darat dengan menyediakan fasilitas angkutan alternatif melalui kereta api layang (monorail)

6. Subway/MRT

Subway adalah angkutan kereta api di bawah permukaan tanah. Pertimbangan dan masalah pembangunan subway dapat dikatakan sama dengan pembangunan monorail yaitu keterbatasan lahan di permukaan daratan, lalu lintas kendaraan bermotor di jalan darat sudah padat, di butuhkan jalan baru yang harus dibangun maka di carilah lahan di bawah tanah.

Pembangunan subway merupakan pembangunan yang sangat besar karena harus membuat jalan dibawah tanah yang panjang dibutuhkan investasi yang sangat besar, teknologi maju, peralatan modern, sumberdaya manusia berteknologi

tinggi dan berpengalaman,serta perencanaan yang mantap.

7.Sarana angkutan Lingkungan

Penduduk di lingkungan pemukiman membutuhkan tersedianya jasa transportasi (angkutan) lingkungan. Rumah-rumah lingkungan pemukiman perkotaan relatif padat maka dibutuhkan sarana angkutan umum lingkungan berukuran kecil seperti becak bermotor, becak, ojek. Sarana angkutan lingkungan tersebut beroperasi hanya untuk melayani angkutan di dalam suatu wilayah lingkungan pemukiman, wilayah operasional angkutannya sudah ditentukan, dilarang beroperasi di jalan arteri dan jalan kolektor.

d.Pembangunan Prasarana Transportasi yang Berkapasitas

Kelancaran lalu lintas perkotaan membutuhkan tersedianya prasarana jalan yang cukup. Muatan (penumpang dan barang) diangkut menggunakan sarana angkutan yang bergerak di atas prasarana jalan. Keduanya membentuk jaringan transportasi yang terdiri dari jaringan prasarana transportasi dan jaringan pelayanan transportasi. Jaringan prasarana transportasi terdiri dari simpul-simpul transportasi yang dihubungkan oleh prasarana jalan. Jaringan pelayanan transportasi adalah pergerakan sarana angkutan yang membawa muatan (penumpang dan barang) antar simpul-simpul transportasi.

Kapasitas prasarana jalan yang tersedia di perkotaan tidak berimbang dengan jumlah kendaraan bermotor yang meningkat dengan laju pertumbuhan yang cukup tinggi, maka akibatnya terjadi kepadatan lalu lintas yang akan menjadi kemacetan lalu lintas di beberapa ruas jalan.

Untuk mengatasi kemacetan lalu lintas, kapasitas pelayanan prasarana jalan harus diperbesar dalam bentuk pelebaran jalan yang sempit dan sudah

rusak, peningkatan daya dukung jalan dan pembangunan jalan baru, misalnya : (1) jalan lingkar (2) jalan alternatif (3) jalan tol (4) jalan layang (tidak bersusun dan bersusun) (5) jalan bawa tanah.

III. METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif dengan menggunakan pendekatan kualitatif. Lokasi yang menjadi tempat dalam menggali informasi dalam penelitian ini yaitu di Kantor Dinas Perhubungan Kota Surabaya. Adapun teknik pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan teknik Observasi, wawancara, dokumentasi. Sementara itu, fokus penelitian ini adalah Strategi mengatasi kemacetan lalu lintas menurut Rahardjo dan Sakti Adismita (2011 : 107) yang meliputi : Menciptakan Kebijakan Transportasi Perkotaan yang Komprehensif, Melaksanakan Manajemen Lalu lintas yang Efektif, Mengoperasikan Sarana Angkutan Umum yang Tepat Kapasitas Pembangunan Prasarana Transportasi yang Berkapasitas. Diikuti dengan teknik analisis data menggunakan analisis data model interaktif dari Miles dan Hubberman, yang meliputi : Reduksi data, penyajian data, penarikan kesimpulan dan verifikasi.

IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Hasil

Gambaran Umum Dinas Perhubungan Surabaya

Dinas Perhubungan Kota Surabaya merupakan penggabungan dari tiga dinas yang ada pada masa sebelum otonomi daerah yaitu : Dinas LLAJ, Dinas Terminal, Dinas Parkir. Dengan adanya Otonomi Daerah sesuai dengan UU No. 22 Tahun 1999 dan PP No. 25 Tahun 2000 maka dibentuklah Dinas Perhubungan Kota Surabaya yang merupakan gabungan dari tiga Dinas Diatas (Dinas LLAJ, Dinas Terminal, Dinas Parkir).

Visi dan misi Dinas Perhubungan Kota Surabaya ialah visinya mewujudkan

transportasi berkualitas dan berkelanjutan ,Misi untuk mengembangkan sistem transportasi perkotaan yang terintegrasi di wilayah "Greater Surabaya" dengan meningkatkan kerjasama antar daerah di bidang transportasi,Misi untuk meningkatkan kualitas pelayanan dan penerimaan PAD di sektor transportasi.

B. PEMBAHASAN

a. Merumuskan Kebijakan Transportasi Perkotaan yang Komprehensif.

Sebagai upaya untuk mengurangi kemacetan di Kota Surabaya harus dirumuskan kebijakan transportasi secara menyeluruh sehingga dapat tercipta lalu lintas yang lancar di jalan raya.Dinas Perhubungan Surabaya sendiri telah berupaya secara keras untuk melakukan perbaikan di bidang transportasi.

Kualitas transportasi umum yang kurang memadai dan nyaman membuat banyak masyarakat beralih menggunakan kendaraan pribadi dalam upayanya mewujudkan transportasi perkotaan yang terkonsolidasi yaitu memanfaatkan kapasitas moda transportasi secara maksimum Dinas Perhubungan Surabaya mengupayakan dengan melakukan peningkatan kualitas pelayanan umum yang harus segera diperbaiki dengan membeli angkutan umum dan nantinya berbentuk badan usaha dengan penerapan buy the service . Nantinya sopir akan di gaji sesuai UMK Surabaya yang membuat sopir tidak kejar setoran.

Apabila angkutan umum yang telah dibeli pemerintah melalui Pengendalian dan Operasional oleh pemerintah tetapi pengoperasian kendaraan diserahkan pihak ke 3 melalui mekanisme lelang / tender dengan mendedepankan fasilitas yang dijanjikan. Ini diharapkan akan menjadi sebuah koordinasi yang baik karena masing masing instansi tidak mementingkan kepentingan sendiri-sendiri.Dalam mewujudkan kebijakan transportasi yang terkordinasi jenis sarana angkutan perkotaan dalam penyediannya jumlah dan kapasitas di

tempatkan dalam trayek (rute),penentuan tarif angkutan,pemberian izin usaha harus dilakukan dengan baik.

Untuk mewujudkan kebijakan transportasi yang terintegrasi Dinas Perhubungan Kota Surabaya telah mewujudkan dengan keterhubungan antara terminal dan stasiun serta juga ada yang terintegrasi terminal dengan bandara. Untuk kedepannya dengan adanya angkutan umum yang semakin maju akan semakin memudahkan masyarakat Surabaya untuk mencapai tujuan yang diinginkan.

Dalam rencana kedepannya yang akan dibangun angkutan trunk dan feeder serta di tambah angkutan umum massal cepat seperti monorel dan trem di harapkan mampu mewujudkan transportasi yang berkesimbangan sehingga bisa melayani seluruh wilayah Surabaya.Untuk wilayah tengah kota dengan demand yang tinggi akan di fasilitasi oleh trunk dan wilayah pinggir kota akan dilayani dengan feeder. Sedangkan Monorel akan melayani wilayah timur-barat sedangkan wilayah utara-selatan akan dilayani dengan trem.

Untuk mewujudkan transportasi yang harmoni perpaduan ciri-ciri transportasi yang terkonsolidasi, terkoordinasi, terintegrasi, tersinkronisasi, dan berkesimbangan. Dinas Perhubungan Kota Surabaya akan lebih mudah mengontrolnya karena angkutan massal telah dibeli atau di atur oleh pemerintah yang membuat angkutan tidak lagi semena-mena karena milik dari perorangan. Dengan dimiliki oleh pemerintah maka akan jauh lebih mudah dalam pengawasan dan memberikan fasilitas yang baik bagi masyarakat.

b. Melaksanakan manajemen Lalu lintas yang efektif

Strategi yang kedua adalah melaksanakan manajemen lalu lintas yang efektif. Semakin bermabahnya volume kendaraan di Kota besar seperti Surabaya

membuat kondisi lalu lintas tidak lancar maka dari itu di butuhkan pengaturan lalu lintas yang bertujuan untuk meningkatkan kelancaran lalu lintas dan mengurangi kemacetan lalu lintas.

Salah satu upayanya adalah dengan memasang *Traffic Light* yang dimaksudkan untuk memberikan kesempatan kepada kendaraan pada masing masing lajur berjalan secara bergantian. Di Surabaya sendiri telah terpasang 217 *traffic light* di berbagai titik namun tidak semua persimpangan terpasang *traffic light* karena harus sesuai dengan persyaratan yang ada kepadatan kendaraan di persimpangan.

Dinas Perhubungan Kota Surabaya terus berupaya berkontribusi dalam inisiatif memanfaatkan teknologi informasi dan komunikasi dalam program-program pembangunan sistem cerdas untuk manajemen dan rekayasa lalu lintas. Sekarang ini banyak ditemui di persimpangan yang ada di Surabaya telah terpasang CCTV. Salah satu program adalah penerapan awal Surabaya Intelegent Traffic System (SITS) . Pada tahap awal sistem ini berupa sebuah adaptive Traffic Control System (ATCS) sebagai upaya modernisasi ATCS konvensional yang di punyai oleh Surabaya.

Surabaya Intelegent Traffic System (SITS) yaitu sistem cerdas untuk mendukung manajemen transportasi dengan pemanfaatan teknologi (informasi , komunikasi ,sensor , kontrol , dan komputerisasi) untuk membangun sistem informasi dan manajemen transportasi secara otomotif. Sedangkan Adaptive Traffic Control System (ATCS) merupakan sistem yang mampu melakukan pengaturan waktu nyala lampu lintas (signal timing) secara real time berdasarkan kondisi lalu lintas saat itu. Program ini sangat diandalkan oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya.

Dalam mendukung masyarakat Kota Surabaya dalam mentaati peraturan lalu lintas maka dibutuhkan marka jalan. Dinas Perhubungan Kota Sendiri telah melakukan perawatan secara rutin terhadap marka jalan yang ada di Surabaya. Untuk perubahan

dalam pembuatan tanda petunjuk jalan di Surabaya banyak dijumpai penunjuk jalan dalam 2 dua bahasa yaitu bahasa Indonesia dan bahasa Inggris dan juga tanda nama jalan seperti di luar negeri. Ini untuk mempercantik Kota dan menarik investor asing.

Sebagai upaya untuk menciptakan lalu lintas yang lancar di Kota Surabaya Dinas Perhubungan juga telah menerapkan sistem lalu lintas satu arah yang dirasakan lebih lebar dan lebih leluasa sehingga membuat lalu lintas kendaraan dapat dilakukan lebih cepat dan lebih lancar untuk kawasan Surabaya sekarang ini telah kurang lebih 60% menjadi kawasan satu arah.

Apabila di Jakarta dengan *Tidar flow* (arus pasang) yaitu diberlakukan pada jalan raya *two ways traffic* (lalu lintas dua arah) dengan median di tengah. Pada masing masing jalur terdiri paling sedikit empat lajur. Secara total terdiri dari delapan lajur, terbagi masing masing empat lajur yang mempunyai median di tengah. Misalnya empat lajur menuju ke arah pusat kota dan lajur lainnya meninggalkan pusat kota ternyata pada saat jam sibuk tidak mampu menampung volume kendaraan .maka dari teori tersebut solusinya memanfaatkan satu lajur jalan di sebelahnya untuk menampung volume kendaraan lalu lintas. Namun Kota Surabaya sendiri masih belum memiliki dengan lalu lintas dua arah yang memiliki empat lajur karena di Surabaya untuk saat ini masih terdapat enam lajur yaitu di jalan Ahmad Yani.

Bentuk upaya yang lain dalam mengurangi kemacetan ialah dengan *clear ways* dimaksudkan sebagai suatu sistem lalu lintas di Kota besar yang melarang kendaraan besar seperti truk dan sejenisnya untuk melakukan pemuatan dan pembongkaran barang barang muatan di sejumlah jalan yang di kategorikan sebagai jalan padat lalu lintas pada jam-jam tertentu. Kota Surabaya sendiri juga mempunyai larangan ini agar tidak terjadi kepadatan lalu lintas di jalan seperti diantaranya di kawasan Pasar atom, pasar ampel atau wilayah utara yang dekat dengan pelabuhan. Sistem *clear ways* dapat dipula

diterapkan sebagai larangan parkir bagi kendaraan bermotor (terutama mobil) pada sejumlah jalan yang memiliki lalu lintas yang padat. Pada waktu jam sibuk sejumlah kendaraan yang dimaksud harus benar benar bersih dari kendaraan yang berhenti untuk bongkar muat atau parkir. Apabila ada kendaraan yang parkir pada jam-jam sibuk maka sisa badan jalan untuk lalu lintas menjadi lebih sempit yang berarti mengganggu kelancaran lalu lintas seperti di Jalan Urip Sumuharjo,

Sistem *clear ways* juga bisa diperluas dengan melarang pedagang kaki lima atau pasar kaget yang menggunakan bahu sampai badan jalan. Dinas Perhubungan Kota Surabaya pernah bekerjasama dalam melakukan penertiban PKL agar tercipta kelancaran lalu lintas seperti yang dilakukan terhadap penertiban pasar tembok.

Menurut salah satu teori dalam mengurangi kemacetan Rahardjo dan Sakti Adji Adisasmita ialah dengan sistem three in one dimana satu mobil harus terisi tiga orang. Sistem ini telah berlangsung di Jakarta namun belum berlangsung di Surabaya karena menggunakan seperti three in one dan ganjil genap adalah jangka pendek dengan pertumbuhan kendaraan yang tinggi.

Salah upaya lain ialah dengan pelayanan bus Kota secara terjadwal, teratur dan tertib. Namun dalam pelaksanaannya harus memperlihatkan peningkatan kinerja yang tinggi. Dalam penyusunan layanan transportasi bus kota perlu dilakukan penyusunan sistem yang tertib. trayek bus sifatnya satu wilayah dan dua wilayah atau lebih. Apabila satu wilayah maka itu kewenangan pemerintah kota sedangkan dua wilayah itu menjadi kewenangan pemerintah provinsi. seperti surabaya-gresik atau sidoarjo itu sudah menjadi kewenangan provinsi.

Kemacetan yang terjadi tidak jarang terjadi karena adanya truck besar yang melintasi tengah kota. Bila truck besar diperbolehkan beroperasi di dalam kota akan mendesak kendaraan-kendaraan lain yang berukuran kecil sehingga menimbulkan kepadatan di antara kendaraan kendaraan

lain akibatnya kecepatan kendaraan di jalan menjadi lambat .Di kota Surabaya sendiri terdapat beberapa kawasan yang melarang truck berukuran besar pada jam sibuk untuk masuk kota agar tidak terjadi kemacetan lalu lintas seperti di kawasan Ahmad Yani, karang pilang, Margomulyo.

Kepadatan lalu lintas pada jam-jam sibuk harus diupayakan di atasi, salah satunya dengan mendistribusikan jam kerja secara merata. Dengan mendistribusikan jam kerja secara merata diharapkan mampu mengurangi tingkat kepadatan di Jalan. Kota Surabaya telah melakukan pendistribusian jam kerja. Untuk anak sekolah di tetapkan masuk jam 06.30 . untuk masuk pegawai pemerintah provinsi masuk jam 07.00 untuk pemerintah kota masuk jam 07.30.

Perkembangan dalam transportasi perkotaan di kota besar menunjukkan bahwa pertumbuhan kendaraan bermotor cukup tinggi. Sepeda motor terlalu banyak akan menambah kesemerawutan di jalan dan kemacetan lalu lintas. Untuk mengurangi kepadatan lalu lintas muncul rekomendasi melarang sepeda motor berlalu lintas di jalan perkotaan pada jam-jam tertentu. Jika di Jakarta aturan ini diberlakukan pelarangan sepeda motor melewati jalan MH Tamrin hingga jalan Merdeka Barat. Namun untuk di Surabaya masih belum di berlakukan kawasan motor car free karena Jakarta di datangi lebih banyak masyarakat luar Jakarta seperti Jabodetabek maka dari itu jakarta memberlakukan kawasan larangan sepeda motor pada jalan tertentu.

Bertambahnya kendaraan bermotor setiap tahunnya sedangkan prasarana jalan baru sangat lambat akan menimbulkan dampak kemacetan lalu lintas. salah satu faktornya adalah terbatasnya ruang parkir di perkotaan. makin banyaknya jumlah kendaraan bermotor yang di parkir di tepi jalan, badan jalan akan mempersempit badan jalan digunakan untuk laju kendaraan. Di Surabaya telah banyak di jumpai larangan parkir di kawasan padat kendaraan dan akan di beri hukuman bagi yang melanggar.

c. Mengoperasikan Sarana Angkutan Umum yang Tepat Kapasitas

Melihat pertumbuhan jumlah volume kendaraan yang sangat pesat tidak sebanding dengan pertumbuhan kapasitas jalan yang mengakibatkan jalan raya menjadi macet. Masyarakat sekarang beralih ke kendaraan pribadi karena sekarang ini banyak di temui mobil murah dan juga sepeda motor murah dengan sistem kredit. Opsi mengoperasikan angkutan massal menjadi solusi yang dapat mengurangi kemacetan di jalan raya. Di negara-negara maju sangat mengandalkan transportasi umum sebagai mobilitas masyarakatnya.

Dinas Perhubungan kota Surabaya memiliki tujuan merencanakan sistem angkutan umum dengan rute mendekati demand yang memberikan layanan berbasis jadwal sehingga bisa memudahkan masyarakat dalam mengatur waktu untuk penggunaan transportasi umum. Dinas Perhubungan kota Surabaya juga memperkirakan besar penumpang, pendapatan, pembiayaan/investasi dan subsidi pemerintah guna mendukung pelayanan maksimal bagi transportasi umum dan bisa dinikmati masyarakat karena harganya yang lebih murah.

Untuk meningkatkan upaya pelayanan bus kota di Surabaya dengan pemeriksaan kondisi fisik bus, pemeriksaan kelengkapan keselamatan, dan tes kesehatan bagi supir bus ditambah pula tes narkoba. Dari kegiatan inspeksi keselamatan lalu lintas dan angkutan umum diharapkan dapat menekan angka kecelakaan sehingga masyarakat tidak perlu takut lagi dengan perilaku supir bus yang ugal-ugalan.

Disamping bus kota yang berukuran besar dan sedang, terdapat kendaraan berukuran kecil (seperti mikrolet) yang jumlahnya sangat banyak beroperasi melayani transportasi angkutan umum perkotaan. Luas badan mikrolet 2 meter x 3 meter = 7 meter persegi atau setengah dari luas badan bus besar, tetapi kapasitas muat mikrolet hanya 10 orang atau seperlima di bandingkan dengan bus besar. Oleh karena itu terdapat pemikiran

untuk menggantikan mikrolet dengan kendaraan yang lebih besar agar lebih efisien karena dapat menampung lebih banyak penumpang. Dinas Perhubungan Kota Surabaya telah memiliki rencana untuk mengganti dengan kendaraan yang lebih besar yaitu trunk dan feeder. Nantinya trunk akan melayani tengah kota dan feeder akan melayani pinggir kota.

Dinas Perhubungan Kota juga akan mengoperasikan angkutan umum massal cepat seperti monorel, trem dan MRT. Hadirnya angkutan umum massal cepat ini diharapkan mampu mengurangi kemacetan yang ada di jalan raya. Dengan adanya angkutan umum massal cepat ini tidak akan mengganggu lalu lintas jalan karena masing-masing angkutan umum massal cepat ini telah memiliki jalur sendiri. Apabila dengan adanya angkutan umum massal cepat juga bisa menampung lebih banyak penumpang dan waktu perjalanan yang cepat sehingga akan menjanjikan bagi masyarakat kedepannya.

d. Pembangunan Prasarana Transportasi yang Berkapasitas

Strategi yang keempat ialah membangun prasarana Transportasi yang berkapasitas untuk mendukung sarana transportasi yang ada. Dalam pembangunan jalan seperti jalan layang, jalan lingkar dan berbagai jalan lainnya, Dinas yang lebih berwenang dalam pembangunan jalan yang ada di Surabaya ialah Dinas Pekerjaan Umum bukan Dinas Perhubungan Kota Surabaya.

Dinas Perhubungan Kota Surabaya dalam upayanya mengurangi kemacetan ialah diantaranya dengan membangun terminal baru untuk mendukung prasarana transportasi terminal sebagai penunjang angkutan umum nantinya akan dibangun ruang tunggu dan ruang baca yang nyaman sehingga meninggalkan kesan terminal yang kumuh.

Langkah lain yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya ialah dengan perawatan halte dengan melakukan perbaikan atap dan pengecatan serta membersihkan pamflet dan coretan upaya lain

untuk membuat halte semakin bersih dan nyaman dengan pembersihan halte dari pedagang kaki lima (PKL). seperti halte yang ada di jalan Basuki Rahmat dengan konsep go green yang terlihat dari konsep tempat duduk dari bebatuan dengan lokasinya yang ditunjang dengan tanaman teduh dari Hotel Bumi Surabaya dan juga terdapat Halte di jalan Raya Darmo di lengkapi dengan tempat duduk dan tempat sampah sisi halte selain itu juga di lengkapi dengan rute bus apabila calon penumpang masih belum tahu.

C. Bidang sarana dan prasarana Dinas Perhubungan Kota Surabaya dalam upayanya mengurangi kendaraan umum di jalan ialah dengan membangun gedung gedung parkir baru. Gedung parkir baru ini nantinya akan digunakan untuk menitipkan kendaraan dan akan terintegrasikan dengan angkutan umum massal cepat

V. PENUTUP

A. Simpulan

Berdasarkan uraian hasil analisis mengenai strategi Dinas Perhubungan Kota Surabaya dalam mengurangi kemacetan di jalan raya Kota Surabaya dari pemaparan sebelumnya dapat disimpulkan bahwa Dinas Perhubungan Kota Surabaya telah berusaha keras untuk berupaya mengurangi kemacetan jalan raya di Kota Surabaya dan mempunyai strategi jangka panjang yang bagus guna mengurangi kemacetan di jalan raya Kota Surabaya.

Hal tersebut dapat diketahui dari telah dilaksanakannya dan di rumuskannya strategi dari Rahardjo dan Sakti Adisasmita yaitu merumuskan kebijakan transportasi perkotaan yang komprehensif dengan upayanya kedepan akan meningkatkan kualitas pelayanan angkutan umum dan angkutan umum massal cepat yang akan melayani masyarakat secara lebih baik dan akan bisa di nikmati oleh seluruh kawasan di Surabaya.

Strategi melaksanakan manajemen lalu lintas yang efektif juga telah berjalan dengan baik dilihat dari pemasangan traffic light di persimpangan yang padat kendaraan dan

beberapa persimpangan telah terpasang SITS sehingga dapat mengurangi kepadatan di persimpangan jalan. Selain itu telah terpasang marka dan petunjuk jalan yang mampu memudahkan masyarakat untuk menuju tempat yang diinginkan. Bagi kendaraan besar yang memakan badan jalan juga Dinas Perhubungan Kota Surabaya telah mempunyai larangan memasuki kawasan Kota dan melakukan bongkar muat pada jam sibuk agar tidak terjadi penumpukan kendaraan di jalan. Dalam upayanya mengatur lalu lintas pada jam sibuk Dinas Perhubungan juga telah mendistribusikan jam kerja secara merata pada anak sekolah dan para pekerja yang ada di Surabaya.

Sebagai upaya jangka panjang untuk mengurangi kemacetan adalah dengan menggunakan sarana angkutan umum yang tepat kapasitas. Dinas Perhubungan Kota Surabaya mempunyai rencana akan menggunakan trunk dan feeder yang mampu menampung penumpang lebih banyak dari angkot biasa sehingga jauh lebih efektif dalam upayanya mengurangi kemacetan di jalan raya Kota Surabaya. Dinas Perhubungan Kota Surabaya juga akan mengoperasikan sarana angkutan umum massal cepat seperti monorel, trem dan MRT yang mempunyai banyak manfaat sehingga bisa mengalihkan dari kendaraan pribadi ke sarana transportasi massal.

Dalam mendukung sarana angkutan umum yang baik juga harus di barengi dengan sarana pembangunan prasarana transportasi yang berkapasitas. Dinas Perhubungan Kota Surabaya mempunyai rencana membangun terminal baru dan halte baru yang jauh lebih nyaman. Selain melakukan pembangunan terminal dan halte baru Dinas Perhubungan Kota Surabaya juga telah melakukan perawatan bagi halte halte yang ada sehingga bisa dinikmati oleh masyarakat. Untuk mengalihkan kendaraan pribadi menuju ke angkutan massal Dinas Perhubungan Kota Surabaya juga akan membangun gedung parkir baru untuk masyarakat bisa beralih menggunakan transportasi massal yang telah disediakan.

B. Saran

Kemacetan yang terjadi di berbagai kota besar seperti Jakarta dan Surabaya adalah karena banyaknya volume kendaraan yang ada di jalan. Diharapkan pemerintah daerah mampu berkordinasi dengan pemerintah pusat untuk menstop program sepeda atau mobil murah. Harus ada kordinasi dan komitmen ditambah dengan ada regulasi undang undang tersendiri tentang kepemilikan kendaraan bermotor yang jauh lebih ketat.

Pemerintah dalam hal ini Dinas Perhubungan Kota Surabaya juga bisa membuat program seperti nomer ganjil genap serta memberlakukan jalan berbayar di kawasan tertentu dan bisa membatasi mobil pribadi masuk kota. Dinas Perhubungan Kota Surabaya sendiri juga bisa melakukan optimilisasi sarana transportasi yang telah dimiliki dan memperbaiki manajemen pengeloaan yang ada di DAMRI sehingga bus kota kembali diminati masyarakat lagi..

DAFTAR PUSTAKA

Referensi Buku :

Adisasmita Rahardjo dan Sakti Adji
Adisasmita.2011.*Manjamen Transportasi Darat*.Yogyakarta: Settadi Graha ilmu.

Miro Fidel.2012.*Pengantar Sistem Transportasi*.Jakarta.PT Gelora Aksara Pratama

Nasution M.Nur .2004.*Manajemen Transportasi*.Jakarta:Ghalia Indonesia

Setiyadi Bima/Helmi Syarif .5 Februari 2015.*Jakarta Termacet,Surabaya Keempat*.Koran Sindo. Hal 8

Silalahi, Ulber. 2009. *Metode Penelitian Sosial*. Bandung: PT Refika Aditama

Sugiyono. 2009. *Metode Penelitian Administrasi*. Bandung : Alfabeta

Sugiyono. 2011. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung : Alfabeta

Sumadi,2006,Kemacetan Lalu lintas pada ruas jalan Veteran Kota Brebes, Semarang,Universitas Diponegoro.

Tamin,Ofyar Z.1997.*Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*.Bandung:Penerbit ITB

Refrensi Internet

Wiji Nurhayat,2014,*Surabaya akan punya trem,monorel hingga kereta listrik*. detik.com/finance (diakses pada 1 Mei 2015)

Wikipedia,2015. *Pengertian Kemacetan*, www.wikipedia.com/pengertian kemacetan (Diakses pada 30 Mei 2015)

Zainal Effendi,2013,4 *Halte Cantik dan Memesona di Surabaya*. Detik,com/news (diakses pada 1 Mei 2015)

Zainal Effendi,2014. *Pelaku Bisnis Sambut Baik Pembangunan MRT di Surabaya*, Detik,com/news (diakses pada 1 Mei 2015)