

PENANGGULANGAN KEMACETAN DAN KEBUTUHAN ALAT TRANSPORTASI DI KOTA SURABAYA

Uzair Akhmad M

Program S1-Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Surabaya
muzair08@yahoo.com

Pambudi Handoyo

Program S1-Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Surabaya
pam_pam2013@yahoo.co.id

ABSTRAK

Wilayah kota Surabaya yang terus meluas menimbulkan berbagai macam permasalahan yang kompleks di dalam kehidupan masyarakat kota sekarang ini. Mulai dari masalah-masalah yang kecil hingga masalah yang besar sekalipun selalu ada dalam perkembangan setiap kota-kota besar. Masalah yang kecil seperti kedisiplinan diri sedangkan masalah yang besar seperti masalah transportasi. Salah satu masalah yang paling sering dihadapi oleh masyarakat di kota-kota besar ialah masalah angkutan untuk orang, pangan, mesin, dan layanan menjadi masalah yang makin serius. Untuk itu peneliti mengambil judul Penanggulangan Kemacetan dan Kebutuhan Alat Transportasi di Kota Surabaya pada tulisan ini. Tujuan dari dilakukannya penelitian ini adalah untuk mengetahui hal-hal apa saja yang menjadi penyebab timbulnya masalah kemacetan dan transportasi umum yang terjadi di kota besar seperti Surabaya dan bagaimana cara untuk menanggulangnya. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan metode penelitian kualitatif yaitu penelitian yang bermaksud untuk memahami sebuah fenomena tentang apa yang terjadi dan di alami oleh seorang subjek penelitian. Lokasi yang diambil dalam penelitian ini ialah terminal Purabaya Bungurasih Surabaya dan Jalan Raya A. Yani Surabaya. Pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan menggunakan data primer dan sekunder. Temuan yang peneliti dapatkan atas solusi Penanggulangan Kemacetan dan Kebutuhan Alat Transportasi di Kota Surabaya adalah menciptakan transportasi massal, membangun jalan-jalan alternatif,

Kata Kunci:Transportasi, Masyarakat, Surabaya, Kemacetan

ABSTRACT

Surabaya region that continues to expand causing a wide range of complex issues in today's urban life. Ranging from minor problems to major problems though always present in any development larger cities. Minor problems such as self-discipline, while a big problem as the problem transportasi. One of the most frequent problems faced by the people in the big cities is the problem of transportation for people, food, machinery, and services become an increasingly serious problem. The researchers took the title for Congestion Mitigation and Transport Needs in the city of Surabaya in this paper.

The purpose of this study was to determine what are the things which cause congestion and public transport problems happened big city like Surabaya and how to mitigate them. In this study, researchers used qualitative research methods research that aims to understand a phenomenon of what is going on and experienced by a study subject. The location was taken in this study is the Stasion Purabaya Bungurasih Highway A. Yani Surabaya and Surabaya. Data collection in this research by using primary and secondary data. The findings, researchers get the top solution Congestion Mitigation and Transport Needs in the city of Surabaya is creating mass transit, road-building alternative,

Keywords: Transportation, Society, Surabaya, Congestion

*terima kasih kepada FX Sri Sadewo yang telah bersedia mereview dan memberikan masukan kepada tulisan ini

PENDAHULUAN

Wilayah kota Surabaya yang terus meluas menimbulkan berbagai macam permasalahan yang kompleks di dalam kehidupan masyarakat kota sekarang ini. Mulai dari masalah-masalah yang kecil hingga masalah yang besar sekalipun selalu ada dalam perkembangan setiap kota-kota besar. Masalah yang kecil seperti kedisiplinan diri sedangkan masalah yang besar seperti masalah transportasi. Salah satu masalah yang paling sering dihadapi oleh masyarakat di kota-kota besar ialah masalah angkutan untuk orang, pangan, mesin, dan layanan menjadi masalah yang makin serius. Pandangan umum sampai kini ialah bahwa masalah angkutan dengan sendirinya akan berkurang berkat kemajuan-kemajuan pesat di bidang komunikasi. Kalau gagasan dapat dikirim melalui kawat, gelombang radio, serat filament bahkan melalui sinar laser, mungkin makin berkurang keperluan untuk memindahkan orang dan peralatannya secara fisik (Eko Budiharjo, 2005:2).

Tetapi perkembangan pesat di bidang teknologi komunikasi, seperti berkirim-kirim surat yang biasa di angkut cukup dikirim melalui fax atau email. Ini ternyata tidak banyak membantu mengurangi masalah angkutan. Lalu lintas macet, asap atau kabut sudah menjadi lambang utama kota yang tidak lagi berfungsi dengan baik. Mobil pribadi, meski sudah diakui di seluruh dunia sebagai barang mahal, tidak efisien, boros dan menimbulkan pencemaran, tidak menunjukkan tanda-tanda akan lenyap dari kota. Bahkan harga minyak yang membumbung tinggi sekalipun, sejak tahun 1973, tidak berdaya mengurangi jumlah mobil di jalan raya.

Kemungkinan untuk mengurangi jumlah mobil tidak terlalu cerah karena sebagian besar penduduk dunia belum pernah merasakan nikmat memiliki mobil. Keburukan-keburukan mobil pribadi sudah umum diketahui. Mobil pribadi rata-rata hanya dapat menempuh 4 mil penumpang tiap liter bahan bakar, dibandingkan dengan bis umum, yang dapat menempuh 40 mil penumpang tiap liter bahan bakar, dan kereta api cepat, yang dapat menempuh 106 mil penumpang tiap liter bahan bakar. Bahan bakar fosil yang digunakan oleh kendaraan mobil menimbulkan asap hitam dan hujan zat asam. Mobil membutuhkan jalan raya yang menyusup

ke pelosok-pelosok dan menyita tanah pertanian subur.

Karena kesulitan-kesulitan mobil ini tidak mengherankan jika banyak kota-kota besar, berusaha mengendalikan jumlah kendaraannya. Di kota-kota seperti Tokyo, Toronto, Oslo dan Gothenburg, pusat kota dinyatakan tertutup bagi mobil pribadi dan diubah menjadi tempat untuk pejalan kaki. Kalaupun mobil diijinkan masuk ke pusat kota, kebebasan gerak kendaraan sangat dibatasi. Di Gothenburg, Swedia, pusat kota dibagi menjadi "sel-sel", di dalam sel-sel tersebut kendaraan mobil diijinkan bergerak bebas. Tetapi mengemudi menyeberang ke sel yang lain tidak diperkenankan, untuk itu, pengemudi mobil harus keluar dahulu dari pusat kota melalui jalan layang setelah itu dapat masuk kembali ke sel yang ditujunya. Hasil dari perencanaan perhubungan semacam ini ialah, lalu lintas mobil pribadi di pusat kota jauh berkurang dan penggunaan kendaraan umum makin meningkat.

Di berbagai kota terjadi banyak perdebatan mengenai mana yang lebih baik, apakah sistem angkutan berdasarkan jalan raya dan mobil pribadi atau sistem prasarana angkutan umum. Suara-suara yang mendukung sistem angkutan umum makin nyaring terdengar. Karena sistem angkutan umum diyakini dapat mengurangi kemacetan yang banyak terjadi di kota-kota besar pada umumnya. Selain itu juga diharapkan sistem angkutan umum bisa menciptakan lapangan pekerjaan baru bagi masyarakat kota, dan diharapkan untuk menekan angka kemiskinan dan kriminalitas di perkotaan.

Namun, perbedaan pendapat mengenai sistem angkutan umum dan sistem angkutan mobil pribadi dewasa ini mulai bergeser, karena adanya perkembangan baru yang mencerminkan adanya daya cipta tinggi penduduk kota dalam menghadapi keadaan yang sulit. Perkembangan ini ialah munculnya dengan cepat sistem angkutan alternatif. Sistem ini mula-mula lahir di kota-kota Negara berkembang di mana umumnya golongan penduduk miskin mengalami kesulitan bergerak dalam kota (Eko Budiharjo, 2005:12). Sistem ini antara lain menciptakan kendaraan-kendaraan yang dapat digunakan sebagai angkutan umum untuk publik, seperti becak, andong, ojek, bajai, dll. Sistem angkutan pelengkap ini muncul secara informal, kadang-kadang bahkan tidak berdasarkan hukum, yang mana sebagai jawaban spontan atas tuntutan

kebutuhan rakyat jelata akan angkutan umum yang layak dan nyaman. Pada dasarnya, system ini berpijak pada asas kebersamaan dan kepercayaan. Maksudnya adalah angkutan jenis ini tidak memiliki batasan dibandingkan dengan angkutan yang bersifat formal. Angkutan jenis ini bisa juga di gunakan oleh pelanggannya untuk keperluan mereka sendiri dengan sistem sewa kendaraan.

Anehnya, gagasan sistem angkutan pelengkap yang fleksibel ini sudah mulai menjalar pula ke negara-negara maju karena makin meningkatnya ketidak puasan atas kendaraan pribadi. Meski sistem angkutan pelengkap tumbuh dengan cepat, penggunaan mobil pribadi tetap tidak menunjukkan tanda-tanda berkurang. Dewasa ini, orang-orang di Negara-negara berkembang umumnya berkendara sepeda, naik bus umum yang penuh sesak, naik kereta api, atau bahkan berjalan kaki. Tetapi jika pendapatan mereka naik ke tingkat tertentu mereka langsung membeli mobil.

Mencari solusi masalah angkutan dalam kota besar dibutuhkan langkah-langkah yang saling menunjang dan dapat membatasi penggunaan mobil pribadi serta mendorong masyarakat untuk menggunakan angkutan umum, meningkatkan efisiensi sistem yang ada sekarang, dan merencanakan tempat-tempat kegiatan kota sehingga arus lalu lintas dapat berjalan lancar (Eko Budiharjo, 2005:6). Di Singapura sebuah rencana untuk mengurangi arus mobil pribadi di tengah kota sudah berjalan sejak tahun 1975, tempat-tempat tertentu di tengah kota ditetapkan sebagai “tempat terlarang” bagi mobil pribadi, dan orang yang ingin membawa mobilnya ke tempat ini dalam jam-jam terlarang harus membayar sekitar \$ 1,50 tiap hari, yang dirasakan cukup tinggi bagi pemilik mobil pada umumnya, karena biaya ini, lalu lintas di pusat kota Singapura sudah berkurang sampai dua pertiga, sementara lalu lintas yang penting tidak banyak berkurang.

Langkah yang diambil pemerintah Singapura berhasil karena pemerintah kota menyediakan cukup tempat parkir di luar tempat-tempat terlarang. Dari tempat parkir ini ada bus umum ke pusat kota. Bus ini diberi jalur jalan tersendiri agar dapat dikendarai lebih cepat, dan lampu lalu lintas juga diatur sedemikian rupa sehingga arus lalu lintas selalu lancar. Penduduk yang tinggal di tempat-tempat terlarang dan mobil-mobil niaga yang membawa barang-barang penting untuk kota dikenakan pungutan lebih ringan, dengan cara ini layanan penting di pusat kota tidak terganggu.

Massalah transportasi dan kemacetan memang menjadi sebuah masalah yang selalu ada dan dialami oleh kota-kota besar, karena semakin berkembang dan modern kehidupan suatu masyarakat di dalam suatu kota, sehingga kebutuhannya menjadi kompleks nantinya. Dan angkutan umum adalah salah satu solusi untuk mengatasi masalah tersebut

Namun, ironisnya kemacetan juga sering kali disebabkan oleh ulah transportasi umum, misalnya mikrolet atau bus yang berhenti di sembarang tempat untuk menurunkan atau mencari penumpang sehingga membuat orang yang berkendara di belakangnya harus mengurangi kecepatan atau ikut berhenti di belakangnya yang kemudian menimbulkan antrian panjang kendaraan atau pengguna jalan lainnya. Meskipun demikian tidak dapat dipungkiri lagi kalau masyarakat di kota-kota besar sangat membutuhkan alat transportasi umum tersebut untuk memperlancar rutinitas mereka sehari-hari agar berjalan dengan lancar dengan sebagai mana mestinya.

Tujuan dari dilakukannya penelitian ini adalah untuk mengetahui hal-hal apa saja yang menjadi penyebab timbulnya masalah kemacetan dan transportasi umum yang terjadi di kota-kota besar seperti Surabaya dan bagaimana cara untuk menanggulangnya.

Peneliti berharap penelitian ini dapat bermanfaat bagi orang banyak untuk mengatasi masalah kemacetan lalu lintas dan kebutuhan masyarakat akan alat transportasi yang memadai agar aktifitas yang dapat berjalan lancar

LANDASAN TEORI

Teori yang digunakan dalam penelitian ini adalah teori dari Richard C. Harkness yang membahas tentang transportasi dan kemacetan di kota-kota besar seperti Surabaya yaitu dimana seorang pengusaha lebih senang melakukan rapat jarak jauh, dari pada melakukan perjalanan jauh untuk melakukan rapat (Eko Budiharjo, 2005:14). Hal ini dapat dimaklumi karena, apabila mereka melakukan perjalanan jauh untuk melakukan rapat maka mereka tidak akan bisa sampai di tempat rapat pada waktunya sehingga mereka memilih untuk melakukan rapat jarak jauh atau melakukan rapat di tempat yang memungkinkan bagi mereka untuk dapat menjangkaunya tanpa harus terkendala dengan kemacetan yang terjadi sehingga bisa menghambat gerak mereka untuk melakukan interaksi dengan klien mereka yang sangat penting (Sri Rahardjo, 1985:11). Seperti masyarakat lain di perkotaan misalnya, mereka

cenderung memilih-milih alat transportasi mana yang sesuai dengan keperluan mereka demi kelancaran aktifitas mereka dari pada memilih alat transportasi yang tidak sesuai dengan kepentingan mereka sehingga dapat menghambat segala aktifitas yang mereka lakukan. Hal ini sangatlah wajar, karena dalam kehidupan modern di kota besar seperti Surabaya waktu merupakan hal yang sangat berharga bagi kaum miskin sekalipun (Sri Rahardjo, 1985:15).

METODOLOGI PENELITIAN

Dalam penelitian ini secara metodologi menggunakan model penelitian kualitatif, metode yang dimaksud yaitu penelitian yang bermaksud untuk memahami sebuah fenomena tentang apa yang terjadi dan dialami oleh seorang subjek penelitian. Salah satu misalnya adalah perilaku, persepsi, motivasi, serta tindakan (Moleong, 2006:6). Penyajian data dari penelitian ini menggunakan format deskriptif yaitu dengan tujuan untuk menggambarkan, meringkas berbagai kondisi, berbagai situasi atau berbagai fenomena yang terjadi di lingkungan subyek peneliti, kemudian dari gambaran ini menarik kepermukaan sebagai suatu ciri atau gambaran tentang kondisi, situasi ataupun fenomena tertentu. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hal-hal apa saja yang menjadi penyebab timbulnya masalah kemacetan dan transportasi yang terjadi di kota-kota besar seperti Surabaya dan bagaimana cara untuk menanggulangnya. Penelitian ini juga menggunakan pendekatan fenomenologi, yaitu pendekatan yang berusaha memahami serta mempelajari arti sebuah peristiwa dan mengajukan sebuah pertanyaan terhadap masyarakat maupun subjek secara langsung dalam sebuah situasi tertentu. Fenomenologi juga mencoba menjelaskan atau mengungkap makna konsep atau fenomena pengalaman yang didasari oleh kesadaran yang terjadi pada beberapa individu. Tujuan dari fenomenologi adalah untuk memahami arti sebuah peristiwa yang membongkar sebuah fenomena dan kaitannya terhadap orang-orang yang berada dalam situasi tertentu.

Menurut Alfred Schutz objek penelitian ilmu sosial pada dasarnya berhubungan dengan interpretasi terhadap suatu realitas. Jadi saat meneliti kita harus membuat interpretasi terhadap realitas yang sedang kita amati, dalam penelitian seorang peneliti harus menggunakan metode interpretasi yang sama dengan seseorang yang diamati, sehingga seorang peneliti bisa masuk ke dalam dunia interpretasi seseorang

yang telah dijadikan sebagai subjek penelitian dan pada praktiknya peneliti mengasumsikan diri sebagai orang yang tidak tertarik dan bukan menjadi bagian yang diamati.

Lokasi yang diambil dalam penelitian ini ialah terminal Purabaya Bungurasih Surabaya dan Jalan Raya A.Yani Surabaya dengan waktu pelaksanaan mulai tanggal 6 Mei – 27 Mei 2013. Alasan peneliti mengapa memilih terminal Purabaya sebagai lokasi ialah seperti yang kita ketahui bahwa Terminal Purabaya merupakan salah satu terminal besar dan sibuk yang ada di Kota Surabaya, dan juga mengapa peneliti memilih Jalan Raya A.Yani sebagai lokasi penelitian karena jalan raya A.Yani merupakan jalan yang terkenal dengan tingkat kemacetannya yang sangat tinggi di kota Surabaya.

Dalam penelitian kualitatif subjek penelitian disebut sebagai informan, hal ini yang membedakan penelitian kuantitatif dengan penelitian kualitatif. Informan dalam penelitian ini adalah mereka yang sering terkena dampak dari kemacetan yang ada di kota Surabaya. Dipilih untuk memilih subjek penelitian sistem *purposive sampling*. *Purposive sampling* yaitu teknik pengambilan sampel dengan sebuah pertimbangan tertentu yang didasarkan atas tujuan penelitian itu sendiri. Informan yang terpilih dalam penelitian ini adalah masyarakat yang berusia 18-50 tahun, karena golongan usia 18-50 tahun merupakan golongan usia yang biasa memakai kendaraan pribadi di jalan raya yang berada di kota Surabaya.

Pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan menggunakan data primer dan sekunder. Data didapat dari observasi dan wawancara. Metode observasi yang dilakukan dengan menggunakan pancaindra mata untuk melakukan pengamatan.

Berdasarkan pengamatan yang telah dilakukan oleh peneliti, kemacetan yang terjadi di Surabaya biasanya timbul karena ketidak sadaran para pengguna jalan dan ketidak tertiban para pengguna jalan untuk mematuhi rambu-rambu lalu lintas yang telah ada, dan semakin banyaknya volume penggunaan kendaraan pribadi merupakan salah satu faktor penyebab mengapa terjadi kemacetan lalu lintas karena volume kendaraan yang beredar tidak sesuai dengan kapasitas tampung jalan raya yang ada.

Sedangkan metode wawancara dilakukan untuk mendapatkan informasi yang jelas dan lengkap. Teknik seperti ini dipakai agar memperoleh kedalaman, kekayaan serta kompleksitas mengenai permasalahan-permasalahan yang muncul akibat dari semakin

meningkatnya volume kendaraan pribadi dan alat-alat transportasi yang dapat menimbulkan kemacetan dan kebutuhan masyarakat akan adanya alat transportasi yang dapat digunakan untuk menghindari kemacetan.

Analisis data dalam penelitian ini adalah teknik analisis deskriptif. Teknik analisis ini dimulai dari menelaah data yang diperoleh dari beberapa sumber yang telah terkumpul, Peneliti memperoleh data awal dari informan, merupakan data mentah yang susunanya masih tidak sistematis, dan tidak terstruktur dengan jelas. Disinilah fungsi dari pengolahan data dan analisis data. dalam hal ini berguna sebagai proses pembagian dan pemisahan hasil wawancara, atau dalam fenomenologi lebih dikenal dengan sebutan *coding* dan kategori data. Dimulai dengan menelaah seluruh data yang tersedia dari beberapa sumber, yaitu wawancara, dan pengamatan yang sudah dituliskan kedalam catatan-catatan kecil.

Hasil wawancara yang telah didapat dari informan ditulis kembali oleh peneliti secara sistematis, sesuai kebutuhan peneliti dalam membongkar fenomena. Peneliti dalam penelitian ini melakukan analisis data dengan dengan mempelajari hasil wawancara, dan menekankan pada penjelasan mengenai pengalaman informan dalam kehidupannya.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kemacetan di Mata Masyarakat

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, terutama kota yang tidak mempunyai transportasi publik yang baik atau memadai ataupun juga tidak seimbang kebutuhan jalan dengan kepadatan penduduk, misalnya Jakarta dan Bangkok. Kemacetan lalu lintas menjadi permasalahan sehari-hari di Jakarta, Balikpapan, Surabaya, Bandung, Medan dan kota-kota besar lainnya di Indonesia (Eko Budiharjo, 2005:18).

Pengertian lalu lintas menurut Undang-undang RI No.14 Tahun 1992 adalah gerak kendaraan, orang dan hewan di ruang lalu lintas jalan yang mempunyai pengertian prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang dan atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung (Sri Rahardjo, 1985:10).

Lalu lintas adalah sarana untuk bergerak dari satu tempat ke tempat yang lain, oleh karena itu lalu lintas merupakan salah satu masalah

penting. Apabila arus lalu lintas terganggu atau terjadi kemacetan, maka mobilitas masyarakat juga akan mengalami gangguan. Gangguan-gangguan ini akan berdampak negatif pada masyarakat. Masalah lalu lintas merupakan suatu masalah sulit yang harus dipecahkan bersama dan sangat penting untuk segera diselesaikan. Apabila masalah lalu lintas tidak terpecahkan, maka semua kerugian yang timbul akibat masalah ini akan ditanggung oleh masyarakat itu sendiri, dan apabila masalah ini dapat terpecahkan dengan baik, maka masyarakat sendiri yang akan mendapatkan manfaatnya. Sebagai salah satu negara sedang berkembang, Indonesia seperti negara sedang berkembang lainnya mengalami permasalahan-permasalahan lebih kompleks dibandingkan dengan negara-negara maju, mulai dari pertumbuhan penduduk yang tinggi, kesenjangan sosial, hingga kurangnya sarana dan prasarana yang menunjang pembangunan itu sendiri. Kemacetan atau kongesti adalah salah satu diantaranya. Kemacetan lalu lintas merupakan suatu kejadian yang sudah biasa kita lihat, baik di pagi hari, sore hari maupun di malam hari terutama di kota-kota besar Indonesia. Masalah ini juga menyebabkan meningkatkannya angka kecelakaan lalu lintas. Kemacetan adalah masalah lama yang sampai saat ini belum dapat ditemukan solusi yang tepat. Untuk itu perlu adanya kerja sama yang baik antara pemerintah dengan masyarakat agar masalah ini cepat terselesaikan dengan sebuah solusi terbaik (Eko Budiharjo, 2005:2).

Sedangkan pengertian dari kemacetan lalu lintas adalah situasi atau keadaan tersendatnya atau bahkan terhentinya lalu lintas yang disebabkan oleh banyaknya jumlah kendaraan melebihi kapasitas jalan. Pemerintah mempunyai tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien melalui manajemen lalu lintas dan rekayasa lalu lintas (Eko Budiharjo, 2005:11).

Adapun komponen-komponen lalu lintas itu sendiri terdiri atas manusia, kendaraan dan jalan yang saling berinteraksi dalam pergerakan kendaraan yang memenuhi persyaratan kelayakan untuk dikemudikan oleh pengemudi yang mengikuti aturan lalu lintas yang ditetapkan berdasarkan peraturan perundangan yang menyangkut lalu lintas dan angkutan jalan melalui jalan yang memenuhi persyaratan.

Penyebab Terjadi Kemacetan di Surabaya

Permasalahan kemacetan di Surabaya tidak terlepas dari akar permasalahan transportasi yaitu yang dikarenakan tidak terkendalinya pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor di Surabaya, serta buruknya pelayanan sistem angkutan umum yang ada saat ini. Jumlah kendaraan bermotor saat ini jauh melebihi kapasitas jalan yang ada. Menurut data Polda Metro Jawa Timur, penambahan mobil baru di Surabaya rata-rata 250 unit per hari, sedangkan sepeda motor mencapai 1.250 unit per hari. Pada tahun 2007, jumlah kendaraan yang melaju di jalanan Surabaya yang panjangnya hanya 5.621,5 km mencapai 4 juta unit per hari (Sri Rahardjo, 1985:15).

Rata-rata pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor dalam lima tahun terakhir mencapai 9,5% per tahun, sedangkan pertumbuhan panjang jalan hanya 0,1% per tahun. Ini berarti bahwa dalam beberapa tahun ke depan, jalan di Surabaya akan tidak mampu menampung luapan jumlah kendaraan yang terus tumbuh melebihi panjang jalan yang ada. Melihat kondisi ini, maka perlulah ada pembatasan jumlah kendaraan yang melalui jalan-jalan di Surabaya agar tidak melebihi kapasitas yang mampu ditampungnya.

Rasanya kemacetan di Surabaya, tiap hari bukan berkurang, namun justru semakin menjadi-jadi. Ada banyak faktor yang menyebabkannya. Tingginya kendaraan pribadi yang berseliweran di jalan, kondisi alat transportasi massal yang amburadul, banyaknya mega proyek pengentas kemacetan hingga banjir lokal yang kerap terjadi pada musim hujan.

Sejumlah titik jalan yang sering mengalami kemacetan parah, diantaranya Jalan A.Yani menuju Jalan Tunjungan, Jalan Tunjungan-Pramban, depan Stasiun Wonokromo menuju Jalan Ngagel, Jalan Ngagel mengarah Gubeng, Jalan Karah menuju Jalan Jambangan dan Jalan Jambangan-Jalan Gayung Sari di pagi hari (Kurnia Wijaya, 2005:11).

Sistem transportasi merupakan elemen dasar infrastruktur yang berpengaruh pada pola pengembangan perkotaan. Pengembangan transportasi dan tata guna lahan memainkan peranan penting dalam kebijakan dan program pemerintah. Pengembangan infrastruktur dalam sektor transportasi pada akhirnya menimbulkan biaya tinggi. Keterlibatan masyarakat dalam pembenahan atau restrukturisasi sektor transportasi menjadi hal yang mendesak.

Surabaya dengan luas wilayah 326,36 km² dan jumlah penduduk 2.599.796 jiwa,

(±7,4% dari total penduduk Jawa Timur), dengan kekuatan ekonomi yang dimilikinya menjadikan kota ini mempunyai peran yang cukup strategis dan diperhitungkan dalam menentukan arah kebijakan pembangunan Provinsi Jawa Timur. Surabaya sebagai kota budaya, pendidikan, pariwisata, maritim, industri dan perdagangan terus mengalami perkembangan pesat (Kurnia Wijaya, 2005:11).

Kekuatan ekonomi dan segala aktifitas ekonomi yang ada, merupakan salah satu penggerak utama ekonomi Jawa Timur. Transportasi Surabaya berkembang seiring dengan berkembangnya jumlah penduduk, meningkatnya kesempatan kerja, dan meningkatnya tingkat pendapatan masyarakat.

Masyarakat pada kondisi transisi mudah terbawa pada arus informasi sehingga mudah untuk dipengaruhi. Peningkatan kondisi jalan mengakibatkan tuntutan kendaraan yang melewatinya dalam jumlah yang lebih besar. Surabaya memiliki luas wilayah administratif yang cukup besar (±32,6ha) untuk menjangkau seluruh sudut kawasan kota diperlukan sarana dan prasarana transportasi yang memadai.

Kebutuhan transportasi publik di Surabaya saat ini dilayani oleh bus kota (patas dan ekonomi) dengan 19 rute, angkutan kota (mikrolet, MPU lebih populer disebut bemo), taksi, Anggona (angkutan serba guna), becak, dan kereta api Komuter didukung oleh terminal -terminal yang representatif antara lain (Terminal Purabaya, Terminal Oso wilangan, Terminal Jembatan Merah, Terminal Joyoboyo, Terminal Bratang).

Para pengguna jalan raya pasti menginginkan untuk cepat sampai di tujuan, sehingga kadang-kadang para pengguna jalan yang tidak sabar akan saling mendahului, bahkan mereka juga akan melakukan tindakan-tindakan yang berbahaya seperti menerobos lampu merah.

Hal ini bukanlah tindakan yang patut diapresiasi karena hal ini bisa menyebabkan kecelakaan yang dapat membahayakan nyawa seseorang dan pada akhirnya peristiwa itu juga akan menyebabkan kemacetan lalu lintas. Di beberapa tempat seperti mall, pasar dan ditempat-tempat keramaian lainnya para pengguna jalan sering menyeberang jalan dengan tidak menggunakan jembatan penyeberangan.

Hal ini juga merupakan salah satu penyebab terjadinya kemacetan lalu lintas. Selain itu, juga banyak angkutan umum yang sering menaik dan menurunkan penumpang tidak pada tempatnya, seperti di perempatan jalan dan pertigaan jalan. Kedisiplinan para pengguna

jalan memang masih sangat rendah, seharusnya mereka berusaha untuk memperbaiki kebiasaan buruk tersebut karena mereka tidak sendiri di jalan, ada ratusan bahkan ribuan pengguna jalan lainnya.

Dampak dari Kemacetan

Kemacetan Surabaya tidak dapat dihindari, terutama pada titik-titik persimpangan baik di jalan-jalan protokol hingga di jalan lingkungan (Kurnia Wijaya, 2005:11). Semakin hari, kemacetan di Surabaya semakin parah. Menurut sebuah penelitian, kemacetan tersebut membuat masyarakat Surabaya mengalami kerugian hingga Rp 48 triliun per tahun (Kurnia Wijaya, 2005:7). Puncak kemacetan diperkirakan terjadi pada jam sibuk di pagi hari (sekitar pukul 6.30-9.00 WIB) dan sore hari (sekitar pukul 16.30-19.30 WIB). Kemacetan ini mengakibatkan stres yang tinggi pada pengguna jalan, meningkatnya polusi udara kota, hingga terganggunya kegiatan bisnis.

Kemacetan lalu lintas sangatlah tidak disukai oleh semua masyarakat, karena kemacetan dapat menyebabkan banyak kerugian terhadap para pengguna jalan. Dampak kemacetan lalu lintas antara lain adalah pemborosan BBM, pemborosan waktu serta menimbulkan polusi udara. Pemborosan BBM terjadi karena kemacetan menyebabkan kendaraan menjadi terhambat sehingga terjadi pembakaran yang tidak efektif.

Selain pemborosan BBM, bila terjadi kemacetan tentu kita juga akan rugi waktu. Misalnya jarak 60 km bisa kita tempuh hanya dengan waktu 1 jam, maka bila terjadi kemacetan dengan waktu yang sama mungkin kita hanya dapat menempuh jarak 10-20 km saja. Jadi dampak yang ditimbulkan oleh kemacetan lalu lintas sangat banyak. Selain waktu dan biaya, kemacetan lalu lintas juga dapat menyebabkan stres dan menimbulkan emosi. Akibatnya pekerjaan pun menjadi terganggu. Kadang-kadang akibat terburu-buru akan terjadi kecelakaan yang dapat mengancam nyawa para pengguna jalan.

Kemacetan juga menyebabkan laju kendaraan menjadi lambat dan pembakaran pun menjadi lama, pembakaran yang lama akan menghasilkan karbondioksida sehingga akan menimbulkan polusi udara yang semakin banyak. Karbondioksida mengandung racun yang dapat mengganggu kesehatan masyarakat sehingga produktivitas menurun. Bila produktivitas menurun maka perekonomian juga akan terganggu.

Selain itu, kemacetan juga dapat mengganggu kelancaran kendaraan darurat seperti ambulans dan pemadam kebakaran dalam menjalankan tugasnya. Jadi dampak yang diakibatkan oleh kemacetan lalu lintas sangat luas, mulai dari bidang kesehatan, ekonomi hingga produktivitas kerja.

Dalam catatan Dinas Perhubungan Surabaya tahun 2007, terdapat 77 lokasi kemacetan pada ruas-ruas persimpangan jalan utama. Pada jam puncak kemacetan, kecepatan rata-rata bus kota hanya mencapai 10-25 km/jam untuk pagi hari dan 7-24 km/jam pada sore hari. Pada tahun 2000, diperkirakan jumlah perjalanan penumpang per hari mencapai 8,4 juta orang, dimana sebanyak 49,7% penumpang menggunakan angkutan umum bus kota, 26% menggunakan kendaraan pribadi, 19,3% menggunakan sepeda motor; dan 4% menggunakan jenis kendaraan lainnya. Hanya 1% saja yang memanfaatkan moda kereta rel listrik/kereta api (Kurnia Wijaya, 2005:8).

Solusi Untuk Memecahkan Kemacetan

Selama ini langkah-langkah mengatasi kemacetan bisa dikatakan ibarat mendirikan rumah di atas pasir. Tidak memiliki fondasi yang kuat, dan tidak visioner. Pelebaran jalan dan pembangunan jalan tol bisa mengurangi kemacetan dalam jangka pendek. Tetapi di sisi lain, langkah seperti ini justru tidak bisa diandalkan dalam jangka panjang. Seberapa banyak pun jalan tol yang dibangun tetapi ketika peningkatan jumlah kendaraan tidak bisa diredam, maka hasilnya tetap macet. Persoalan kemacetan lalu lintas ini tidak boleh dibiarkan berkembangbiak karena hanya merugikan kita semua. Harus ada langkah cepat dan tepat. Oleh sebab itu, solusi strategis untuk mengatasi kemacetan lalu lintas adalah meredam peningkatan jumlah kendaraan pribadi, dan meningkatkan pelayanan transportasi umum. Pertama, dalam meredam peningkatan jumlah kendaraan pribadi bisa dilakukan melalui kebijakan menaikkan biaya pemakaian kendaraan pribadi khususnya roda empat. Misalnya menaikkan pajak dan biaya parkir berlipat ganda. Sehingga sebelum membeli kendaraan pribadi, orang akan berpikir panjang. Selain itu, harus dibangun kesadaran di dalam masyarakat bahwa peningkatan jumlah kendaraan pribadi akan berkontribusi menciptakan kemacetan. Jadi, pembelian kendaraan pribadi harus berdasarkan kebutuhan bukan gaya hidup. Termasuk, pemakaian kendaraan pribadi harus berdasarkan efektifitas

dan efisiensi. Kedua, peningkatan kuantitas dan kualitas transportasi umum sudah menjadi keharusan. Menghadirkan transportasi massal ternyata mampu mengurangi kemacetan lalu lintas. Hanya saja, jumlahnya masih perlu ditambahi karena sejauh ini calon penumpang membludak dalam antrian dan sering tidak mendapat tempat duduk di dalam bus.

Transportasi massal ini sangat diminati oleh para penumpang. Penumpang merasa lebih nyaman dan aman. Dimana di dalam bus tersebut terdapat pemandu, bebas asap rokok, memiliki mesin pendingin, menaikkan dan menurunkan penumpang di *shelter* yang sudah ada, serta terhindar dari kemacetan karena sudah memiliki jalur tersendiri.

Istilah mengutamakan kepentingan umum di atas kepentingan pribadi, seperti halnya harus dihidupkan dalam dunia transportasi kita. Artinya, transportasi umum harus diutamakan dari pada transportasi pribadi. Oleh karena itu, pelayanan transportasi umum perlu ditingkatkan dan dilindungi oleh pemerintah. Walikota Surabaya akan melakukan penataan terhadap transportasi di Surabaya secara komprehensif, seperti menyiapkan akses bagi angkutan umum massal, membuka jalan-jalan alternatif untuk mengalihkan pusat-pusat kemacetan, mengusahakan subsidi bagi sopir angkutan umum agar tidak perlu *nge-tem*, membuat zona-zona dimana masyarakat cukup sekali bayar angkutan umum meski berulang kali oper, serta melakukan pemerataan pembangunan infrastruktur untuk mencegah pusat-pusat kemacetan di kota (Kurnia Wijaya, 2005:10).

Bahkan, dimungkinkan angkutan umum massal kecil seperti bemo bisa melayani penumpang hingga jalan-jalan kecil, agar ongkos perjalanan tidak lagi dijadikan alasan orang untuk lebih menggunakan kendaraan pribadi. Sehingga orang memilih kendaraan umum sebagai pilihan utama dalam perjalanan.

Secara otomatis jumlah kendaraan pribadi akan berkurang di jalan raya. Sementara solusi tambahannya adalah membangun atau memperbaiki infrastruktur jalan raya, rambu-rambu lalu lintas. Guna menyeimbangkan ruang, Walikota Surabaya juga menargetkan Ruang Terbuka Hijau (RTH) Surabaya mencapai 30%, melebihi amanat yang tercantum dalam Undang-undang Penataan Ruang, yakni sebesar 20%. Hingga tahun 2010, berdasarkan data BAPPEKO Surabaya, luasan RTH Surabaya telah mencapai 20,18%. Dalam hal ini, Walikota Surabaya punya filosofi tersendiri, saat satu orang membutuhkan empat pohon untuk hidup, maka

satu orang dan satu mesin ibarat membutuhkan delapan pohon.

Bila dilihat dari Rencana Tata Ruang Wilayah Surabaya tahun 2010 (pasal 19, ayat 2), menyebutkan bahwa tujuan pengembangan sistem transportasi diarahkan pada komponen-komponen:

- 1) Tersusunnya suatu jaringan sistem transportasi yang efisien & efektif;
- 2) Meningkatnya kelancaran lalu-lintas dan angkutan;
- 3) Terselenggaranya pelayanan angkutan yang aman, tertib, nyaman, teratur, lancar dan efisien;
- 4) Terselenggaranya pelayanan angkutan barang yang sesuai dengan perkembangan sarana angkutan dan teknologi transportasi angkutan barang;
- 5) Meningkatnya keterpaduan baik antara sistem angkutan laut, udara dan darat maupun antar moda angkutan darat; dan
- 6) Meningkatnya disiplin masyarakat pengguna jalan & pengguna angkutan

Penegakan hukum yang bebas dari korupsi dan suap-menyuap, karena bagaimanapun juga, pembangunan yang berbau korupsi tidak akan menghasilkan perubahan yang signifikan. Tanggungjawab bersama kemacetan lalu lintas adalah masalah bersama. Jadi untuk mengatasinya juga harus secara bersama. Tidak cukup mengandalkan sang pengambil kebijakan dan aparat. Untuk itulah dibutuhkan kesadaran kolektif dalam mengurai benang kusut kemacetan. Kesadaran itu menekankan kesederhanaan, mengutamakan kepentingan umum, penghematan, dan kepatuhan terhadap peraturan berlalu lintas. Proses penyadaran ini bisa dimulai dari lingkungan keluarga dan lembaga pendidikan formal. Selain itu, lembaga kemasyarakatan dan pers juga sangat diharapkan memberikan pencerahan atau penyuluhan kepada masyarakat. Kesadaran inilah yang menjadi kunci menjawab persoalan. Selanjutnya, kemajuan teknologi informasi tentu semakin membuka ruang bagi masyarakat untuk berpartisipasi menciptakan keteraturan berlalu lintas. Segala keluhan dan saran bisa langsung disampaikan kepada pihak terkait dan juga melalui media massa. Itu semua demi mengatasi kemacetan lalu lintas.

PENUTUP

Simpulan

Lalu lintas sudah sedemikian macetnya. Dari tahun ke tahun kemacetan ini diperkirakan akan terus bertambah sebab pertambahan kendaraan bermotor 11 % pertahun sedangkan pertambahan jalan hanya 1 % pertahun. Dari perbandingan ini kita dapat membayangkan mengapa kemacetan lalu lintas itu sangat sulit untuk diatasi (Eko Budiharjo, 2005:19).

Dapat disimpulkan kemacetan lalu lintas dapat menimbulkan dampak-dampak negatif, antara lain :

1. Kerugian waktu, karena kecepatan yang rendah.
2. Pemborosan energi.
3. Keausan kendaraan lebih tinggi, karena waktu yang lebih lama untuk jarak yang pendek, radiator tidak berfungsi dengan baik dan penggunaan rem yang lebih sering.
4. Meningkatkan polusi udara, karena pada kecepatan rendah konsumsi energi lebih tinggi, dan mesin tidak beroperasi pada kondisi yang optimal.
5. Meningkatkan stress pengguna jalan.
6. Mengganggu kelancaran kendaraan darurat seperti: ambulans, pemadam kebakaran dalam menjalankan tugasnya.

Untuk mengatasi kemacetan yang semakin bertambah bahkan untuk mengatasi terjadinya kemacetan total, maka seluruh masyarakat dan juga pemerintah harus segera memikirkan jalan keluarnya dari sekarang. Pemerintah harus bisa mengendalikan laju urbanisasi dan juga harus dapat menekan angka kelahiran secara serius. Pemerintah segera membangun jalan satu arah, serta meningkatkan keamanan dan kenyamanan kereta api, busway dan angkutan umum lainnya mulai dari sekarang. Selain itu, pemerintah juga sebaiknya memperbaiki penegakan hukum tentang tata tertib berlalu lintas.

Masyarakat juga dapat membantu pemerintah dalam mengurangi kemacetan, misalnya dengan selalu tertib berlalu lintas, meningkatkan kesadaran hukum tentang lalu lintas serta juga dapat dilakukan dengan cara mematuhi semua peraturan lalu lintas. Bila semua itu dapat dilakukan dengan baik, mungkin kemacetan lalu lintas akan sedikit berkurang.

Kedisiplinan berlalu lintas para pengguna jalan memang masih sangat rendah. Hal ini merupakan salah satu masalah penyebab terjadinya kemacetan lalu lintas. Dan itu sangat

merugikan masyarakat karena kemacetan dapat menyebabkan pemborosan BBM, pemborosan waktu serta dapat menimbulkan polusi udara.

Sistem transportasi merupakan elemen dasar infrastruktur yang berpengaruh pada pola pengembangan perkotaan. Pengembangan transportasi dan tata guna lahan memainkan peranan penting dalam kebijakan dan program pemerintah. Pengembangan infrastruktur dalam sektor transportasi pada akhirnya menimbulkan biaya tinggi. Keterlibatan masyarakat dalam pembenahan atau restrukturisasi sektor transportasi menjadi kekuatan ekonomi dan segala aktifitas ekonomi yang ada, merupakan salah satu penggerak utama ekonomi Jawa Timur. Transportasi Surabaya berkembang seiring dengan berkembangnya jumlah penduduk, meningkatnya kesempatan kerja, dan meningkatnya tingkat pendapatan masyarakat.

Masyarakat pada kondisi transisi mudah terbawa pada arus informasi sehingga mudah untuk dipengaruhi. Peningkatan kondisi jalan mengakibatkan tuntutan kendaraan yang melewatinya dalam jumlah yang lebih besar. endesak.

Kemacetan dan kebutuhan masyarakat akan alat transportasi yang memadai memang menjadi salah satu masalah yang timbul di daerah perkotaan. Dimana seseorang ingin melaksanakan segala aktifitasnya dengan lancar tanpa adanya suatu halangan yang menghambatnya dan segala sesuatunya berjalan sesuai dengan keinginannya. Tapi terkadang mereka tidak bisa memperoleh itu semua karena memang masalah yang terjadi sudah sangat parah dan sangat mengganggu segala aktivitas mereka.

Seharusnya, masyarakat kota sadar apabila mereka ingin terhindar dari masalah kemacetan maka mereka harus memikirkan untuk menggunakan alat-alat transportasi umum sebagai ganti kendaraan pribadi mereka yang hanya menimbulkan kemacetan yang sangat parah, belum lagi ditambah dengan borosnya penggunaan kendaraan pribadi dan juga bisa menimbulkan polusi udara yang dapat mengganggu kesehatan masyarakat itu sendiri.

Dengan menggunakan angkutan umum masyarakat akan memperoleh banyak keuntungan lebih dari yang mereka bayangkan, seperti jalan akan lapang karena volume kendaraan pribadi akan berkurang, para sopir angkutan umum akan memperoleh penumpang sesuai yang diharapkan dan yang jelas akan membuat Surabaya menjadi asri karena berkurangnya polusi kendaraan bermotor,

diharapkan pemerintah lebih memperhatikan lagi kenyamanan dan keamanan bagi para pengguna jasa transportasi agar mereka lebih senang untuk menggunakan alat transportasi umum dari pada menggunakan kendaraan pribadi yang sebetulnya kurang menguntungkan. Selain itu diharapkan pula semakin banyak munculnya alat-alat transportasi yang bersifat informal demi membantu kelancaran lalu lintas di kota-kota besar khususnya daerah Surabaya.

Menyediakan angkutan umum yang murah, nyaman, dan tepat waktu ini akan sangat membantu mengurangi jumlah kendaraan di Surabaya tapi sampai dengan saat ini boleh dibilang kendaraan umum yang murah, nyaman dan tepat waktu di Surabaya belum ada.

Karena itu alasan yang membuat banyak masyarakat menggunakan kendaraan pribadi adalah angkutan umum mengetem terlalu lama, kebersihan kurang dijaga dan angkutan umum kurang menarik (jelek).

DAFTAR PUSTAKA

- Budiharjo, Eko M.Sc.2005.*Tata Ruang Perkotaan*.Bandung:P.T.Alumni
- Moleong, Lexi J. 2006. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosadakarya
- Rahardjo, Sri Pamoedjo.1985.*Penduduk Dan Masa DepanPerkotaan*.Jakarta:Yayasan Obor Indonesia
- Wijaya, Kurnia.2005 *Pencemaran Udara di Wilayah Surabaya*,Tugas Mata Kuliah Pencemaran Lingkungan dan Penyakit Berbasis Lingkungan, Universitas Airlangga.