
**EFEKTIVITAS REKAYASA LALU LINTAS MELALUI PROGRAM
PENAMBAHAN LAJUR KHUSUS SEPEDA MOTOR DI KOTA
SURABAYA**

Rachmat Sumekar

(Program Pascasarjana Ilmu Kepolisian - Universitas Airlangga Surabaya
Universitas Airlangga Jl. Airlangga 4-6 Surabaya 60286
email: Sumekarrachmat@yahoo.com)

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan efektivitas rekayasa lalu lintas yang dilakukan oleh pemerintah kota Surabaya dalam hal penggunaan lajur khusus sepeda motor di Jalan Raya Darmo Surabaya. Penelitian ini merupakan penelitian yang bersifat deskriptif kualitatif. Sumber data primer dikumpulkan melalui metode wawancara kepada Dinas Perhubungan Kota Surabaya yang terhubung dengan pihak subdit Manajemen Keselamatan dan subid lalu lintas. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pertama, implementasi penggunaan lajur khusus sepeda motor terbukti dapat mengurangi kemacetan dan memberikan pengaruh positif terhadap kelancaran lalu lintas. Kedua, kinerja jalan pada ruas Jalan di beberapa jalan semisal di Jalan Raya Darmo Surabaya cenderung memiliki nilai positif dan stabil. Hal ini dibuktikan dengan penggunaan Jalan Raya Darmo oleh pengendara motor masih cenderung meningkat. Ketiga, beberapa hal yang masih menjadi kendala bagi pengendara motor di beberapa ruas jalan di Surabaya, semisal di Jalan Raya Darmo: a) belum terdapat jalur khusus putar balik untuk sepeda motor, b) belum terdapatnya tindakan tegas berupa sangsi dan ancaman bagi pengendara sepeda motor yang tidak menggunakan lajur khusus sepeda motor, c) kurangnya lampu penerangan, marka, dan rambu rambu lalu lintas, d) belum terdapatnya petugas khusus untuk mengawasi lajur khusus sepeda motor, e) belum terdapat aturan batas kecepatan untuk kendaraan bermotor, f) belum terdapat pembatas lajur permanen antara lajur khusus sepeda motor dengan lajur lain.

Kata kunci: rekayasa lalu lintas, lajur khusus

TRAFFIC ENGINEERING EFFECTIVENESS THROUGH PROGRAM OF ADDITION SPECIAL LANES MOTORCYCLE IN SURABAYA CITY

ABSTRACT

This study aimed to describe the effectiveness of traffic engineering was conducted by the Surabaya City Government in terms of the use of special lanes motorcycle in Darmo Street, Surabaya. This research used descriptive qualitative. Sources of primary data were collected through the interview method to the Transportation Department in Surabaya City which is connected with the Sub-Directorate of Safety Management and sub field of traffic. The results showed that first, implementation of the use of special lanes motorcycle was proved to decrease jam and provide a positive influence on the smooth traffic. Second, road performance such as Raya Darmo Surabaya Street tended to have a positive value and stable. It is evidenced by the use of Raya Darmo Street by bikers still rising. Third, some things were still an obstacle for motorcyclists on some streets in Surabaya, such as in Raya Darmo Street: a) there is no special lane U-turn for motorcycles, b) there were no sanctions and threats for motorcyclists didn't use special lanes motorcycle. c) Lack of lighting, markings and traffic signs, d) It has not been the presence of a special officer to supervise the special lanes motorcycles, e) there is no rule speed limit for motors, f) there is no barrier strip permanently between lanes of motorcycles with another lane.

Keywords: engineering, traffic, special lanes

PENDAHULUAN

Surabaya merupakan kota pendidikan dan industri. Hal ini mengakibatkan jalan-jalan yang ada di Surabaya mengalami kemacetan. Faktor kemacetan lalu lintas di jalan raya utama seperti di Jalan Raya Darmo, Jalan Raya A. Yani. Jalan Raya Diponegoro. Jalan Raya Gubeng, Jalan Raya Kapasan, Jalan Raya Jemur Sari, dan Jalan Raya Pahlawan dalam kenyataannya disebabkan oleh berbagai faktor. Oleh karena itu, diperlukan berbagai pola dan cara pendekatan secara komprehensif dan berkesinambungan untuk mengetahui berbagai penyebab kemacetan di Surabaya. Salah satu alternatif untuk mengurangi terjadinya kemacetan dan kecelakaan di Kota Surabaya yaitu dengan dibangunnya jalan khusus bagi pengendara sepeda motor. Dengan demikian diharapkan mobilitas lalu lintas lebih lancar.

Jalan raya yang berada di wilayah Surabaya merupakan sarana penting dalam setiap kegiatan masyarakat Surabaya dan sekitarnya. Jalan raya di Surabaya merupakan jalan untuk mobilitas masyarakat kota maupun luar Kota Surabaya untuk menuju tempat kerjanya masing-masing, terlebih Surabaya merupakan Ibu Kota Provinsi Jawa Timur, sehingga kemacetan bertambah. Salah satu langkah yang digunakan oleh Pemerintah untuk mengurangi kemacetan yaitu pembangunan jalan yang dilakukan setiap tahun. Dalam pembangunan jalan raya perlu dilakukan klasifikasi jalan yang harus diprioritaskan mengingat jalan yang dijadikan obyek penelitian ini merupakan jalan yang dilalui berbagai jenis kendaraan utama kendaraan roda dua (Alifian, Thoha, & Harnen Sulistio : 2014).

Penyelenggaraan dan pembinaan lalu lintas dan angkutan jalan yang bertujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, cepat, nyaman, dan efisien, pemerintah harus mampu memadukan dengan transportasi lain yang menjangkau seluruh pelosok wilayah untuk menunjang, mendorong, penggerak pembangunan dengan biaya yang terjangkau bagi masyarakat. Pembinaan lalu lintas kepada pengguna lalu lintas dapat dilakukan melalui aturan - aturan umum yang seragam dan berlaku secara nasional serta memperhatikan ketentuan ketentuan lalu lintas yang berlaku. Bagi kepentingan masyarakat maupun pemerintah, maka diatur ketentuan - ketentuan mengenai prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, yang antara lain meliputi klas jalan, jaringan lalu lintas angkutan barang, fasilitas pejalan kaki, terminal penumpang dan barang, fasilitas penyebrangan, fasilitas parkir, rambu-rambu, marka-marka, alat pemberi isyarat lalu lintas dan sebagainya yang merupakan unsur penting dalam menyelenggarakan lalu lintas dan angkutan jalan guna memberikan perlindungan keselamatan, keamanan, kemudahan serta kenyamanan bagi pengguna jalan (Universitas Mercu Buana : 2005).

Isu-isu tentang kecelakaan sepeda motor dengan berbagai hal yang melatar belakangi seperti disiplin pengendara yang masih sangat rendah, kondisi kendaraan yang tidak layak jalan, kondisi jalan dengan arus lalu lintas campuran (*mixed traffic*) merupakan alasan kenapa sepeda motor perlu mendapatkan perhatian dalam penanganan. Upaya menyediakan lajur khusus sepeda motor merupakan bagian dari aksi untuk mengatasi masalah keselamatan dan menekan angka kecelakaan sepeda motor (Suardika : 2009).

Berdasarkan latar belakang tersebut maka rumusan masalah dari penelitian ini adalah bagaimana efektivitas rekayasa lalu lintas yang dilakukan oleh pemerintah kota Surabaya dalam hal penggunaan lajur khusus sepeda motor di Jalan Raya Darmo Surabaya. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mendeskripsikan efektivitas rekayasa lalu lintas yang dilakukan oleh pemerintah

kota Surabaya dalam hal penggunaan lajur khusus sepeda motor di Jalan Raya Darmo Surabaya.

LANDASAN TEORITIS

Efektivitas

Efektivitas memiliki arti berhasil atau tepat guna. Efektif merupakan kata dasar, sementara kata sifat dari efektif adalah efektivitas. Menurut Effendy (1989) mendefinisikan efektivitas sebagai berikut: "Komunikasi yang prosesnya mencapai tujuan yang direncanakan sesuai dengan biaya yang dianggarkan, waktu yang ditetapkan dan jumlah personil yang ditentukan. Efektivitas menurut pengertian di atas mengartikan bahwa indikator efektivitas dalam arti tercapainya sasaran atau tujuan yang telah ditentukan sebelumnya merupakan sebuah pengukuran dimana suatu target telah tercapai sesuai dengan apa yang telah direncanakan. Pengertian lain menurut Susanto (2005), efektivitas merupakan daya pesan untuk mempengaruhi atau tingkat kemampuan pesan-pesan untuk mempengaruhi. Menurut pengertian Susanto diatas, efektivitas bisa diartikan sebagai suatu pengukuran akan tercapainya tujuan yang telah direncanakan sebelumnya secara matang. Sementara menurut Mahmudi (2005) efektivitas lainnya yaitu suatu hubungan antara *output* dengan tujuan, semakin besar kontribusi (sumbangan) *output* terhadap pencapaian tujuan, maka semakin efektif organisasi, program atau kegiatan (Zukhruf, Frazila, & Wibowo : 2011).

Kebijakan Publik

Kebijakan diartikan sebagai rangkaian konsep dan asas yang menjadi garis besar dan dasar rencana dalam pelaksanaan suatu pekerjaan, kepemimpinan, dan cara bertindak (tentang pemerintahan, organisasi, dan sebagainya). Sementara itu dalam Kamus Bahasa Inggris disebutkan istilah kebijakan (*policy*) penggunaannya sering diperuntukkan seperti istilah tujuan (*goals*), program, keputusan, undang-undang ketentuan, usulan-usulan dan rancangan besar yang berhubungan dengan masalah publik dan administrasi pemerintah. Adapun pendapat lain dari para ahli mengenai kebijakan diantaranya adalah:

1. Suharto (2005:7) kebijakan didefinisikan sebagai prinsip atau cara bertindak yang dipilih untuk mengarahkan pengambilan keputusan;
 2. Winarno (2005:3) kebijakan memusatkan perhatian pada apa yang sebenarnya dilakukan daripada apa yang diusulkan mengenai suatu persoalan, karena kebijakan merupakan suatu proses yang mencakup tahap implementasi dan evaluasi, sehingga hanya menekankan pada apa yang diusulkan.
-

Berdasarkan definisi kebijakan dari pendapat para ahli diatas maka kebijakan (*policy*) memberikan garis besar pengertian menurut Tahir (2011:41-44) yang menyatakan bahwa:

1. Kebijakan harus dibedakan dengan keputusan;
2. Kebijakan harus dibedakan dengan administrasi;
3. Kebijakan mencakup perilaku dan harapan-harapan;
4. Kebijakan mencakup ketiadaan tindakan ataupun adanya tindakan;
5. Kebijakan biasanya mempunyai hasil akhir yang akan dicapai;
6. Setiap kebijakan memiliki tujuan atau sasaran guna mencapai suatu itikad tertentu, baik secara eksplisit maupun implisit;
7. Kebijakan muncul dari suatu proses yang berlangsung sepanjang waktu
8. Kebijakan meliputi hubungan-hubungan yang bersifat antar organisasi dan bersifat intra organisasi;
9. Kebijakan dirumuskan atau didefinisikan secara subjektif.

Oleh karena itu, dari poin pengertian kebijakan diatas maka kebijakan disimpulkan sebagai rangkaian tindakan yang mempunyai tujuan tertentu, maka perlunya kebijaksanaan akan pertimbangan-pertimbangan lebih jauh lagi guna mengetahui cakupan aturan-aturan yang ada di dalamnya. Sehingga kebijakan didefinisikan sebagai tindakan-tindakan atau kegiatan-kegiatan yang sengaja dilakukan atau tidak dilakukan oleh seseorang, kelompok atau instansi (pemerintahan) di antara berbagai alternatif yang ada guna mencapai maksud dan tujuan tertentu.

Implementasi Kebijakan Publik

Nugroho (2008:437) berpendapat bahwa implementasi merupakan suatu proses yang dinamis, yang mana pelaksanaan kebijakan melakukan suatu aktivitas atau kegiatan, sehingga pada akhirnya akan mendapatkan suatu hasil yang sesuai dengan tujuan atau sasaran kebijakan itu sendiri. Sementara itu menurut Lester dan Stewart (2000:104) mendefinisikan implementasi sebagai suatu proses dan suatu hasil (*output*), keberhasilan suatu implementasi tersebut dapat diukur dan dilihat dari proses dan pencapaian tujuan hasil akhir (*output*), yakni tercapainya atau tidaknya suatu tujuan yang hendak diraih. Berdasarkan pengertian implementasi yang telah diutarakan oleh beberapa pendapat para ahli tersebut, maka pengertian implementasi menekankan pada proses untuk memastikan terlaksananya suatu kebijakan dan tercapainya kebijakan tersebut.

Sementara itu, kaitannya dengan kajian tentang kebijakan publik disebutkan temuan penelitian yang dilakukan oleh Rosadi (2010) mengungkapkan pengertian implementasi kebijakan publik memiliki keterkaitan dengan pembangunan. Pembangunan yang dimaksud dalam hal ini adalah sebagai perubahan menuju pola-pola masyarakat yang memungkinkan realisasi yang lebih baik dari nilai-nilai kemanusiaan yang memungkinkan suatu masyarakat mempunyai kontrol yang lebih besar terhadap lingkungannya dan terhadap tujuan politiknya serta memungkinkan warganya memperoleh juga kontrol yang lebih besar terhadap diri mereka sendiri. Sementara itu pendapat Dwidjowijoto (2002:119) menyatakan bahwa implementasi kebijakan sebagai upaya pelaksanaan suatu keputusan kebijakan (*policy decisions*). Keputusan (*decisions*) dalam hal ini merupakan keputusan yang dibuat oleh para pejabat pemerintah yang dimaksudkan untuk memberikan arah terhadap pelaksanaan kebijakan publik, kaitannya untuk menciptakan statuta (ketentuan-ketentuan dasar), ketetapan-ketetapan, ataupun membuat penafsiran terhadap undang-undang. Demikian juga menurut Tahir (2011:84) bahwa implementasi kebijakan harus mengedepankan pemahaman terhadap 2 (dua) perspektif kebijakan publik, yakni *Pertama*, perspektif politik merupakan hakikat kepentingan publik yang didalamnya mengalokasikan dan mengelola sumber daya (*resource*) sesuai dengan visi, harapan, dan prioritas yang ingin diwujudkan. *Kedua*, perspektif administratif merupakan hakikat yang berkaitan dengan sistem, prosedur, dan mekanisme serta kemampuan para pejabat publik (*official officers*) menerapkan kebijakan publik yang hendak dicapai sehingga dapat diwujudkan dalam realitas.

Adapun pendapat Tahir menjelaskan komponen-komponen penting dalam implementasi kebijakan guna mencapai keberhasilan suatu implementasi sebagaimana dimaksud, diantaranya adalah:

1. *Goals*, merupakan tujuan yang hendak diinginkan;
 2. *Plans* atau proposal, merupakan pengertian secara spesifik menunjuk pada pencapaian tujuan;
 3. *Programs*, merupakan upaya-upaya yang berwenang untuk mencapai tujuan;
 4. *Decisions* atau keputusan, merupakan tindakan-tindakan untuk menentukan tujuan, membuat rencana, melaksanakan dan mengevaluasi program;
 5. *Efect*, merupakan akibat-akibat dari program (baik yang disengaja maupun yang tidak).
-

Rekayasa Lalu Lintas

Menurut ahli, rekayasa lalu lintas adalah sesuatu penanganan yang berkaitan dengan perencanaan, perancangan geometrik dan operasi lalu lintas jalan raya serta jaringannya, terminal, penggunaan lahan serta keterkaitannya dengan mode transportasi lain (Homburger & Kell dalam Universitas Mercu Buana : 2005). Sementara ahli lainnya mengartikan rekayasa lalu lintas sebagai ilmu yang mempelajari tentang pengukuran lalu lintas dan perjalanan, studi hukum dasar yang terkait dengan arus lalu lintas dan bangkitan, dan penerapan ilmu pengetahuan professional praktis tentang perencanaan, perancangan dan operasi sistem lalu lintas untuk mencapai keselamatan dan pergerakan yang efisien terhadap orang dan barang (Blunden dalam Universitas Mercu Buana : 2005). Dalam operasinya, lalu lintas terdiri atas beberapa komponen utama untuk dapat bermakna sebagai suatu lalu lintas yang disebut dengan istilah sistem lalu lintas. Sistem lalu lintas pada dasarnya terdiri atas tiga komponen utama yaitu: jalan, manusia, dan kendaraan. Bahkan secara lebih luas sistem lalu lintas merupakan bagian dari sistem yang lebih luas yaitu sistem transportasi.

Sesuai Pasal 1, ayat (1) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2011 Tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas, maka rekayasa lalu lintas diartikan sebagai serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan, dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan dalam rangka mewujudkan, mendukung dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

Rekayasa lalu lintas umumnya diterapkan untuk kota-kota dimana kemacetan lalu lintas menjadi ciri utamanya. Karena sifatnya yang mengoptimalkan jaringan fasilitas transportasi yang ada, maka tujuan manajemen transportasi dapat dibagi ke dalam 5 golongan, yakni (Alifian, Thoha, & Harnen Sulistio : 2014):

1. Mempertahankan atau mempertinggi kualitas jasa pelayanan transportasi yang ada
 2. Mempertinggi efisiensi sistem transportasi yang ada
 3. Menekan biaya dari usaha memperbaiki kualitas dan efisiensi sistem transportasi yang ada
 4. Meminimalkan dampak lingkungan dari adanya jasa dan fasilitas transportasi yang ada
 5. Mempromosikan dampak sosial dan ekonomi yang positif dan mengurangi dampak yang negatif dari sistem dan fasilitas yang ada
-

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian yang bersifat deskriptif kualitatif. Bogdan dan Taylor (Moleong, 2009:3), mendefinisikan metode kualitatif yaitu sebagai prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang diamati. Sumber data berasal dari data primer dikumpulkan melalui metode wawancara kepada Dinas Perhubungan Kota Surabaya yang terhubung dengan pihak subdit Manajemen Keselamatan dan subid lalu lintas. Sedangkan, data sekunder terdiri dari dokumen-dokumen yang mendukung dalam kelengkapan hasil penelitian. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui wawancara, observasi, dan dokumentasi. Sedangkan analisis data dilakukan dalam beberapa tahapan diantaranya reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Efektivitas Rekayasa Lalu Lintas Penggunaan Lajur Khusus Sepeda Motor di Jalan Raya Darmo Surabaya

Kasus kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Surabaya semakin meningkat. Laporan pendengar sejak Juli sampai September tahun 2014 ini yang diolah *Research and Development* Suara Surabaya, kejadian kecelakaan didominasi oleh sepeda motor. Ada 183 kasus kecelakaan yang melibatkan sepeda motor, dan sebanyak 145 kasus kecelakaan yang melibatkan mobil. Sebanyak 61 kasus kecelakaan yang melibatkan truk dan sebanyak 1 kasus kecelakaan yang melibatkan bus (<http://www.suarasurabaya.net>. Diakses pada tanggal 03 Desember 2014).

Sementara itu, telaah ruas jalan membuktikan jika rata-rata tingkat pelayanan jalan ruas jalan di Surabaya pada tahun 2011 sebelum adanya implementasi jalur khusus sepeda motor mempunyai LoS (*Level of Service*) tingkat C. Tingkat LoS C pada ruas Jalan Raya Darmo misalnya menunjukkan bahwa kualitas tingkat pelayanan karakteristik fisik ruas Jalan Raya Darmo selama tahun 2011 sampai dengan 2014 tidak mengalami perubahan. Dengan kondisi fisik ruas jalan yang sama selama tiga tahun, ruas Jalan Raya Darmo harus menampung pergerakan kendaraan yang mengalami kenaikan setiap tahunnya. Hal ini dapat mengakibatkan terjadinya peningkatan pembebanan jalan pada ruas Jalan Raya Darmo, sehingga berdampak pada kualitas kinerja jalan. Semakin besar tingkat pembebanan jalan, maka kualitas kinerja jalan yang dihasilkan akan semakin menurun. Sehingga dapat diproyeksikan pada tahun 2014, kualitas kinerja jalan yang dihasilkan dari ruas Jalan Raya Darmo akan mengalami penurunan (LoS dibawah C) (Wicaksono, Kurniadi, & Efendi : 2008).

Namun dengan adanya rekayasa lalu lintas melalui implementasi jalur khusus sepeda motor yang dilakukan selama 3 tahun mulai dari tahun 2011 sampai dengan 2014, kualitas tingkat pelayanan (LoS) Jalan Raya Darmo tidak mengalami perubahan atau tetap mempunyai LoS C. Dengan tidak terjadinya penurunan kualitas tingkat pelayanan jalan (LoS) selama 3 tahun penerapan program, maka implementasi jalur khusus sepeda motor pada ruas Jalan Raya Darmo Kota Surabaya dapat dikatakan efektif dan berhasil dalam mengatasi peningkatan volume kendaraan yang terjadi setiap tahunnya. Sehingga kemacetan yang terjadi pada ruas Jalan Raya Darmo dapat teratasi.

Pertumbuhan sepeda motor menyebabkan tingginya proporsi sepeda motor dalam arus lalu lintas. Proporsi sepeda motor yang tinggi ini, yang sangat dominan, menyebabkan beberapa persoalan lalu lintas, termasuk kemacetan dan kecelakaan lalu lintas (Zukhruf, Frazila, & Wibowo : 2011). Hal ini dikarenakan sepeda motor bagi masyarakat Indonesia merupakan kebutuhan dan solusi bagi suatu keluarga yang sesuai dengan tingkat pendapat dan keperluan masing-masing keluarga.

Secara fisik operasional di jalan raya, sepeda motor merupakan kendaraan yang paling kecil dimensinya dibanding dengan kendaraan yang lain seperti mobil penumpang, bus, dan truk. Selain itu stabilitas gerakan sepeda motor lebih labil dibanding kendaraan roda empat. Hal ini tentunya akan menyebabkan sepeda motor rentan terhadap kecelakaan. Sementara itu, dengan populasi kendaraan yang sangat tinggi tentunya jumlah kejadian kecelakaan yang melibatkan sepeda motor juga sangat tinggi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa keterlibatan sepeda motor dalam kecelakaan di jalan raya mencapai sekitar 65% pada tahun 2007. Lubis (2008) menyatakan bahwa pada tahun 2007 populasi sepeda motor mencapai 78,3% (sekitar 37 juta unit) dari total jumlah kendaraan bermotor yang ada di Indonesia. Tahun 2000 hingga 2005, pertumbuhan rata-rata sepeda motor adalah 21,06%. Diperkirakan populasi sepeda motor akan terus bertambah. Potensi terjadinya kecelakaan yang melibatkan pengguna sepeda motor pun meningkat pula. Hal ini dapat diakibatkan oleh berbagai faktor baik yang menyangkut perilaku pengendara, kondisi jalan dan lalu lintas, kendaraan yang tidak layak jalan maupun lingkungan.

Keberadaan pengendara sepeda motor memerlukan perhatian, baik dari sesama pengguna jalan, produsen sepeda motor, maupun dari pemerintah sendiri. Selain dari aspek pengendara (manusia) dan kendaraan sepeda motor, perhatian hendaknya juga diberikan pada aspek prasarana jalan.

Lajur khusus sepeda motor telah di uji di Jalan Raya Darmo, Surabaya yang secara resmi diresmikan pada pertengahan Juli tahun 2007. Lajur khusus ini adalah lajur paling kiri pada masing-masing arah pergerakan pada Ruas Jalan Raya Darmo yang dibatasi dengan warna kuning. Pada dasarnya, lajur ini khusus

diperuntukkan bagi sepeda motor, namun masih sedikit bercampur dengan angkutan umum yang berhenti untuk menaik-turunkan penumpang. Dalam pengoperasiannya, lajur ini masih dijaga oleh aparat kepolisian untuk mengawasi kepatuhan pengendara sepeda motor.

Efektivitas lajur khusus sepeda motor terbukti dengan menurunnya angka kecelakaan kendaraan bermotor. Sebelum penerapan lajur khusus sepeda motor telah terjadi 3,2% kejadian kecelakaan perbulan, sedangkan setelah penerapan lajur khusus sepeda motor angka ini turun menjadi 0,75% kejadian perbulan. Meskipun masih terdapat kecelakaan namun keadaan serta kondisi jalan yang bagus dan tidak berlubang, kemudian dilengkapi dengan lajur khusus sepeda motor tanpa celah sepanjang ruas Jalan Raya Darmo membuat implementasi kebijakan lajur khusus tersebut membuahkan hasil yang cukup memuaskan.

Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kecelakaan Sepeda Motor Pada Ruas Jalan

Faktor-faktor yang mempengaruhi kecelakaan sepeda motor pada ruas jalan diketahui dari hubungan antara kecelakaan sepeda motor dengan variabel lalu lintas dan variabel fisik jalan (lebar lajur, jumlah lajur, ada-tidaknya bahu). Dari variabel tersebut, dapat diketahui interpretasi kecelakaan Sepeda Motor pada Ruas Jalan di Surabaya, yaitu:

Tabel 1.

Interpretasi Kecelakaan Sepeda Motor Pada Ruas Jalan Di Surabaya

Perubahan Karakteristik Lalu Lintas	Perubahan Jumlah Kecelakaan
Volume kendaraan meningkat 10% per bulan	Meningkat 10,39%
Kecepatan meningkat 10km/jam	Meningkat 57,39%
Lebar lajur meningkat 50 cm	Menurun 29,92%
Jumlah lajur bertambah 1 buah	Menurun 10,05%

Perubahan dan peningkatan volume kendaraan serta kecepatan merupakan faktor utama terjadinya kecelakaan lalu lintas di Surabaya. Hal lain yang menyebabkan seringnya kecelakaan serta kemacetan di jalan Surabaya adalah terjadi peningkatan volume pada lajur sepeda motor khususnya saat *peak hour* (jam istirahat sekolah dan masuk kantor), kemudian ketertiban berlalu lintas hanya mengandalkan kesadaran masyarakat saat berkendara serta tidak adanya lajur khusus angkutan umum, yang secara acak menaik-turunkan penumpang.

Berikut beberapa hal yang masih menjadi kendala bagi pengendara motor di beberapa ruas jalan di Surabaya, semisal di Jalan Raya Darmo:

1. Belum terdapat jalur khusus putar balik untuk sepeda motor.

2. Belum terdapatnya tindakan tegas berupa sanksi dan ancaman bagi pengendara sepeda motor yang tidak menggunakan lajur khusus sepeda motor.
3. Kurangnya lampu penerangan, marka, dan rambu rambu lalu lintas
4. Belum terdapatnya petugas khusus untuk mengawasi lajur khusus sepeda motor
5. Belum terdapat aturan batas kecepatan untuk kendaraan bermotor
6. Belum terdapat pembatas lajur permanen antara lajur khusus sepeda motor dengan lajur lain.

SIMPULAN DAN SARAN

1. Simpulan

Dari pembahasan yang telah dikemukakan, kesimpulan dari penelitian ini adalah:

- a. Pemerintah Kota Surabaya membuat kebijakan rekayasa lalu lintas dengan kebijakan lajur khusus sepeda motor untuk mengatasi kemacetan dan kecelakaan lalu lintas di Surabaya.
 - b. Implementasi penggunaan lajur khusus sepeda motor terbukti dapat mengurai kemacetan dan memberikan pengaruh positif terhadap kelancaran lalu lintas.
 - c. Kinerja jalan pada ruas Jalan di beberapa jalan semisal di Jalan Raya Darmo Surabaya cenderung memiliki nilai positif dan stabil. Hal ini dibuktikan dengan penggunaan Jalan Raya Darmo oleh pengendara motor masih cenderung meningkat. Kondisi ini merupakan bukti tingkat efektivitas yang tinggi pada penerapan lajur khusus karena peningkatan pengguna kendaraan bermotor di Kota Surabaya, rata-rata kenaikan pengguna kendaraan bermotor tiap tahunnya sebesar 27,68%. Sedangkan dalam kurun waktu 3 tahun, yaitu pada tahun 2011 sebelum diimplementasikannya lajur khusus serta hasil perhitungan LOS tahun 2014 memberikan nilai LOS yang sama, yaitu C dimana tingkat pelayanan jalan seharusnya mengalami penurunan apabila diperhitungkan berdasarkan peningkatan pengguna kendaraan bermotor. Hal tersebut menunjukkan bahwa kinerja jalan sesudah diimplementasikannya lajur khusus sepeda motor pada ruas Jalan Raya Darmo Surabaya semakin membaik.
 - d. Beberapa hal yang masih menjadi kendala bagi pengendara motor di beberapa ruas jalan di Surabaya, semisal di Jalan Raya Darmo: a) Belum terdapat jalur khusus putar balik untuk sepeda motor, b) Belum terdapatnya tindakan tegas berupa sanksi dan ancaman bagi pengendara sepeda motor yang tidak menggunakan lajur khusus sepeda motor, c)
-

Kurangnya lampu penerangan, marka, dan rambu rambu lalu lintas, d) Belum terdapatnya petugas khusus untuk mengawasi lajur khusus sepeda motor, e) Belum terdapat aturan batas kecepatan untuk kendaraan bermotor, f) Belum terdapat pembatas lajur permanen antara lajur khusus sepeda motor dengan lajur lain.

2. Saran

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan di atas, dapat diberikan saran sebagai berikut:

- a. Adanya penambahan lampu penerangan jalan pada ruas Jalan raya
- b. Adanya penambahan marka, dan rambu rambu lalu lintas pendukung.
- c. Perencanaan lajur angkutan umum (sangat direkomendasikan)
- d. Adanya penambahan petugas khusus untuk membantu mengalihkan pengguna jalan pada jam jam sibuk ke jalan alternatif lainnya.
- e. Penerapan sanksi tegas untuk pengguna sepeda motor yang tidak menggunakan lajur khusus sepanjang ruas Jalan raya.

DAFTAR PUSTAKA

- Alifian, D. C., Thoha, M. A., & Harnen Sulistio, A. W. (2014). Kajian Manajemen Lalu Lintas Jaringan Jalan di Kawasan Terusan Ijen Kota Malang. *Jurnal Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik Universitas Brawijaya*, 1-7.
- Lester, James P., dan Joseph Stewart Jr., (2000) *Public Policy :An Evolution ary Approach*, Belmont :Wadsworth.
- Moleong, Lexy J. 2009. *Metode Penelitian Kualitatif (Edisi Revisi)*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- Nugroho, Riant. (2008). *Kebijakan Publik Untuk Negara-Negara Berkembang: Model-Model Perumusan, Implementasi dan Evaluasi*. Jakarta: Penerbit Elex Media Komputindo.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2011 Tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas.
- Rosadi, Udi. (2010). Pola Komunikasi Kebijakan Publik dalam Mendorong Pembangunan Berkelanjutan di Indonesia. *Jurnal Kementerian Komunikasi dan Informatika RI*.
- Suardika, G. P. (2009). Lajur Khusus Sepeda Motor. *Newsletter Info HUBDAT, Edisi September*, 1-44.
-

- Suharto, Toto. (2005). Konsep Dasar Pendidikan Berbasis Masyarakat. *Jurnal Cakrawala Pendidikan*, November 2005, Th. XXIV, No. 3
- Tahir, Arifin. (2011). Kebijakan Publik dan Transparansi Penyelenggaraan Pemerintahan Daerah. Jakarta: Penerbit Pustaka Indonesia.
- Universitas Mercu Buana. (2005). Rekayasa Transportasi. *Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan Universitas Mercu Buana* , 1-8.
- Wicaksono, A., Kurniadi, A., & Efendi, D. I. (2008). Studi Tingkat Pelayanan Jalan Akibat Pembangunan Malang Town Square Pada Ruas Jalan Veteran. *Jurnal Rekayasa Sipil, Vol. 2, No.3* , 215-223.
- Winarno, Budi. (2005). *Teori dan Proses Kebijakan Publik*. Yogyakarta:Media Pressindo (Anggota IKAPI).
- Zukhruf, F., Frazila, R. B., & Wibowo, S. S. (2011). Efektivitas Jalur Sepeda Motor Pada Jalan Perkotaan Menggunakan Model Simulasi Mikro. *Jurnal Fakultas Teknik Sipil dan Lingkungan* , 1-12.
-

