



Kajian Adminitrasi Perencanaan Transportasi Perkotaan Berbasis Sinergi Pemerintah Kota, Bhabinkamtibnas, dan Perguruan Tinggi (Studi Kasus Kota Surabaya)

Study of Urban Transportation Planning Administration Based on Synergy between the City Government, Bhabinkamtibnas, and Universities (Case Study of Surabaya City)

*Fitri Ambarwati**, *Ismail*

Program Studi Administrasi Publik, Universitas Bhayangkara Surabaya, Indonesia

The objectives of the study were to describe and plan urban transfers planning based on city government synergy, bhabinkamtibnas and universities. This research uses descriptive qualitative research method. In the planning of city government synergy, bhabinkamtibnas, and universities in carrying out transpotation planning, can be seen from the planning, implementation actors, programs, and facilities and infrastructure. Kareana synergy will bring positive results to the people of Surabaya city in terms of various aspects. In this research it is concluded that the implementation of transportation planning in the city of Surabaya is expected to be able to synergize with Bhabinkamtibnas, and universities in order to realize a sustainable and more effective concept.

Keywords: Transportation, Synergy, Municipal Government, Bhabinkamtibnas, Universities

OPEN ACCESS

ISSN 2527-9246 (online)

ISSN 2338-445X (print)

***Correspondence:**

Fitri Ambarwati
Fambarwati30@gmail.com

Citation:

Ambarwati F and I (2018) Kajian Adminitrasi Perencanaan Transportasi Perkotaan Berbasis Sinergi Pemerintah Kota, Bhabinkamtibnas, dan Perguruan Tinggi (Studi Kasus Kota Surabaya). JKMP. 6:1. doi: 10.21070/jkmp.v6i1.1906

Tujuan penelitian adalah mendeskripsikan dan merencanakan pelaksanaan perencanaan tranpotasi perkotaan berbasis sinergi pemerintah kota, bhabinkamtibnas dan perguruan tinggi. Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif. Dalam perencanaan sinergi pemerintah kota, bhabinkamtibnas, dan perguruan tinggi dalam melaksanakan perencanaan transpotasi, bisa dilihat dari perencanaannya, aktor pelaksanaan, program, serta prasarannya. Kareana sinergi ini akan membawa hasil positif terhadap masyarakat kota Surabaya dari segi berbagai segi. Dalam penelitian ini menghasilkan bahwa Pelaksanaan perencanaan transportasi di kota Surabaya diharapkan mampu bersinergi dengan Bhabinkamtibnas, dan perguruan tinggi agar terwujudnya konsep berkesinambungan dan lebih efektif.

Keywords: Transportation, Synergy, Municipal Government, Bhabinkamtibnas, Universities

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara yang tidak lepas dari permasalahan transportasi perkotaan. Mengingat mobilitas penduduk diperkotaan yang tinggi membuat sistem transportasi sangat penting, baik dalam menggangkut barang maupun untuk fasilitas seseorang berpindah tempat satu ketempat lainnya yang akhirnya menimbulkan permasalahan transportasi. Untuk menyelesaikan permasalahan tersebut tentunya perlu adanya kajian adminitrasi tentang perencanaan transportasi yang berbasis sinergi pemerintah kota, bhabinkamtibnas, dan perguruan tinggi, sehingga dapat mengandeng beberapa pihak untuk bersama-sama menyelesaikan permasalahan transportasi perkotaan. Karena mengingat banyaknya kerugian yang dapat ditimbulkan oleh adanya permasalahan transportasi tersebut.

Kebutuhan transportasi merupakan kebutuhan yang dapat mempengaruhi berbagai macam aktivitas seperti ekonomi, sosial, dan masih banyak lagi. Dengan adanya pengaruh transportasi dari beberapa aktivitas tersebut diperlukan adanya penyelesaian terhadap permasalahan transportasi yang sering terjadi. Berkaitan dengan permasalahan transportasi, pemerintah Indonesia sudah memberikan kewenang luas kepada pemerintah daerah untuk mengatur wilayahnya yang diharapkan akan mengatur dan mengarahkan ke berbagai persoalan yang berdampak makro. Peraturan tersebut yaitu Hubungan antara pemerintah pusat dan daerah seperti yang dirumuskan pada U1999 22 (1999) dan [Peraturan Pemerintah Republik Indonesia \(1999\)](#) mengenai Pemerintah Daerah dan Pertimbangan Keuangan Pusat dan Daerah telah memberikan kewenangan yang luas kepada daerah dalam mengatur wilayahnya. Dalam kaitanya dengan azas desentralisasi pemerintah, khususnya yang berkaitan pelimpahan wewenang mengenai peraturan, pembinaan dan pelaksanaan dalam kebijakan sektor transportasi, perlu memperhatikan dampaknya kepada sector terkait lainnya, baik yang bersifat lokal maupun nasional.

Dalam melaksanakan perencanaan transportasi perkotaan, semisal perencanaan transportasi kota Surabaya yang mana pemerintah kota bersinergi dengan bhabinkamtibnas dan perguruan tinggi. Pemerintah kota membuat proyek pembangunan transportasi baru untuk menyelesaikan permasalahan, untuk bhabinkamtibnas mengawasi, memberikan peyuluhan atau sekaligus mengajak masyarakat untuk ikut serta atas proyek yang akan di realisasikan pemerintah kota Surabaya, sedangkan perguruan tinggi bisa sebagai sumber daya manusia profesional yang ikut membantu pembangunan proyek yang akan direalisasikan oleh pemerintah kota Surabaya dan juga bisa memberikan penyuuhan sekaigus mengajk masyarakat untuk ikut mereaisasikan proyek yang dijalankan oleh pemerintah kota Surabaya. Sehingga senergi pemerintah kota, bhabinkamtibnas dan perguruan tinggi bisa berkesinambungan dalam perencanaan transportasi perkotaan yang ada di Surabaya.

Berdasarkan penelitian ini memiliki tujuan yakni untuk mendeskripsikan dan merencanakan sinergi pemerintah kota, bhabinkamtibnas, dan perguruan tinggi dalam melaksanakan perencanaan transportasi perkotaan; Hasil sinergi pemerintah kota, bhabinkamtibnas, dan perguruan tinggi dalam melaksanakan perencanaan transportasi di kota Surabaya.

Admintrasi Menurut [Sondang \(2001\)](#) administrasi dalam arti sempit berkisar pada berbagai kegiatan ketatausahaan. Kegiatan-kegiatan ketatausahaan merupakan bagian yang sangat penting dari kegiatan organisasi terutama karena kegiatan tersebut menyangkut penanganan informasi yang dikatakan berperan sebagai "darah" bagi suatu organisasi. Sedangkan administrasi dalam arti luas berarti keseluruhan proses penyelenggaraan kegiatan-kegiatan yang didasarkan pada rasional tertentu oleh dua orang atau lebih dalam rangka pencapaian satu tujuan yang telah ditentukan sebelumnya dengan menggunakan sarana dan prasarna tertentu pula.

Adminitrasi Publik menurut pengertian [Chandler and Plano \(1988\)](#) dalam "Public Adminis-tration Dictionary", administrasi publik adalah proses sumber daya dan personel publik diorganisir dan dikoordinasi untuk memformulasikan, mengimplementasikan, dan mengelola (*manage*) keputusan-keputusan dalam kebijakan publik. Adminitrasi publik juga merupakan seni dan ilmu yang ditujukan untuk mengatur publik affairs dan melaksanakan berbagai tugas yang telah ditetapkan. Dalam pengertiannya, administrasi publik sebagai disiplin ilmu yang dapat diartikan sebagai sebuah tata cara pemerintahan untuk mengatur, memecahkan masalah, dan memanfaatkan apa yang ada di suatu Negara demi kepentingan bersama.

Menurut Kamaludin (1986), bahwa transportasi adalah mengangkut atau membawa sesuatu barang dari suatu tempat ke tempat lainnya atau dengan kata lain yaitu merupakan suatu pergerakan pemindahan barang –barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain. Sedangkan untuk permasalahan transportasi menurut Tamin (1997) tidak hanya terbatas pada terbatasnya prasarana transportasi yang ada, namun sudah merambah kepada aspek-aspek lainnya, seperti pendapatan rendah, urbanisasi yang cepat, terbatasnya sumber daya, khususnya dana, kualitas dan kuantitas data yang berkaitan dengan transportasi, kualitas sumber daya manusia, disiplin yang rendah, dan lemahnya perencanaan dan pengendalian, sehingga aspek-aspek tersebut memperparah masalah transportasi. Sehingga diperlukannya penyelesaian dalam permasalahan transportasi tersebut.

Kata Sinergi berasal dari bahasa Yunani yaitu Synergos yang berarti bekerja bersama /working together. Menurut Doctoroff (1977), persyaratan utama bagi suatu sistem sinergi yang ideal adalah kepercayaan, komunikasi yang efektif, umpan balik yang cepat, dan kreativitas. Menurut Iversen (1997), landasan teori mengacu pada konsep “competitive advantage, creating and sustaining performance”, sedangkan dalam pelaksanaan terdapat prinsip dasar yang dijadikan acuan, yakni: Koordinasi, Integrasi, dan Sinkronisasi. Sinergi didefinisikan sebagai proses pengintegrasian tujuan dan kegiatan perusahaan atau pemerintahan pada satuan yang terpisah dalam suatu organisasi untuk mencapai tujuan organisasi secara efisien dan efektif. Sesuai dengan yang ditulis oleh Iversen (1997) dalam Concept of Synergy toward a Clarification, pedoman kesinergian antara lain: a. Sinergi harus terpusat; b. Sinergi harus terpadu; c. Sinergi harus berkesinambungan; d. Sinergi menggunakan pendekatan multi instansional.

Pemerintah Kota (Pemkot) dipimpin oleh seorang walikota. Kota merupakan daerah bagian langsung dari provinsi. Kota dipimpin oleh walikota yang dibantu oleh seorang wakil walikota dan perangkat daerah lainnya. Walikota memiliki tugas dan wewenang memimpin penyelenggaraan pemerintahan daerah sesuai dengan kebijakan-kebijakan yang telah ditetapkan bersama dengan DPRD tingkat Kabupaten. Menurut Undang-undang nomor 32 tahun 2004 menjelaskan tentang tugas, wewenang, dan kewajiban dari Kepala Daerah, khususnya Bupati / walikota adalah sebagai berikut : a) Memimpin penyelenggaraan pemerintahan daerah sesuai dengan kebijakan yang telah ditetapkan bersama dengan DPRD Kabupaten; b) Mengajukan rancangan Peraturan Daerah (perda); c) Menetapkan perda yang telah mendapatkan persetujuan dari DPRD Kabupaten; d) Menyusun serta mengajukan rancangan perda terkait dengan APBD kepada DPRD guna dilakukan pembahasan dan ditetapkan; e) Mengupayakan terlaksananya kewajiban daerah; f) Mewakili daerahnya di dalam dan di luar pengadilan serta dapat menunjuk kuasa hukum untuk mewakilinya sesuai dengan undang-undang; g) Melaksanakan tugas serta wewenang lainnya sesuai peraturan perundang-undangan.

Bhabinkamtibmas merupakan singkatan dari Bhayangkara Pembina Keamanan dan Ketertiban Masyarakat. Adalah Anggota Kepolisian Negara Republik Indonesia (POLRI) yang bertugas membina keamanan dan ketertiban masyarakat (KAMTIBMAS) dan juga merupakan pengemban fungsi Pemolisian Masyarakat (POLMAS) di Desa atau Kelurahan. Fungsi Bhabinkamtibmas yang sesuai dengan 3 (2015) sebagai berikut : 1) Melaksanakan Kunjungan atau Sambang ke Masyarakat untuk : mendengarkan keluhan warga masyarakat tentang permasalahan Kamtibmas dan memberikan penjelasan serta penyelesaiannya, memelihara hubungan silaturahmi/persaudaraan; 2) Membimbing dan menyalurkan di bidang hukum dan Kamtibmas untuk meningkatkan Kesadaran Hukum (Kadarkum) dan Kamtibmas dengan menjunjung tinggi Hak Asasi Manusia (HAM); 3) Menyebarkan informasi tentang kebijakan pimpinan polri yang berkaitan dengan Pemeliharaan Keamanan dan Ketertiban Masyarakat (Harkamtibmas); 4) Mendorong pelaksanaan Siskamling dalam pengamanan lingkungan dan kegiatan masyarakat; 5) memberikan pelayanan kepolisian bagi masyarakat yang membutuhkan; 6) menggerakkan kegiatan masyarakat yang bersifat positif; 7) berkoordinasi dengan perangkat desa dan pihak terkait lainnya dalam upaya pembinaan kamtibmas; 8) Melaksanakan konsultasi, mediasi, negosiasi, fasilitasi, motivasi kepada masyarakat dalam Harkamtibmas dan pemecahan masalah kejahatan dan sosial.

Perguruan tinggi merupakan kelanjutan pendidikan menengah yang diselenggarakan untuk mempersiapkan peserta didik untuk menjadi anggota masyarakat yang memiliki kemampuan akademis dan profesional yang dapat menerapkan, mengembangkan dan mencipt-

takan ilmu pengetahuan, teknologi dan kesenian, [Peraturan Pemerintah Republik Indonesia \(1989\)](#) ayat (1)). Tujuan pendidikan tinggi adalah : a) Mempersiapkan peserta didik menjadi anggota masyarakat yang memiliki kemampuan akademik dan profesional yang dapat menerapkan, mengembangkan dan menciptakan ilmu pengetahuan, teknologi dan kesenian; b) Mengembangkan dan menyebar luaskan ilmu pengetahuan, teknologi dan kesenian serta mengoptimalkan penggunaannya untuk meningkatkan dan memperkaya kebudayaan nasional [Peraturan Pemerintah Republik Indonesia \(1989\)](#) Pasal 16 ayat 91) ; PP 30 Tahun 1990, Pasal 2, Ayat (1)).

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Sumber data yang digunakan adalah data primer dan data sekunder. Teknik pengumpulan data dengan observasi, wawancara dan dokumentasi. Instrumen penelitian yang digunakan yaitu penelitian sendiri, pedoman wawancara, artikel dan catatan lapangan. Metode analisis data yang digunakan adalah Analisis Model Interaktif oleh [Miles and Huberman \(1992\)](#) yaitu dengan cara pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Pada penelitian ini yang menjadi lokasi penelitian adalah kota Surabaya sedangkan situs penelitian adalah Pemerintah Kota Surabaya dan Polisi Sektor Wonokromo Surabaya. Dan yang menjadi fokus penelitiannya, yaitu: pertama Sinergi Pemerintah Kota, Bhabinkamtibnas, dan Perguruan tinggi dalam melaksanakan perencanaan transportasi di kota Surabaya.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Konsekuensi Transportasi Dari Pertumbuhan Kota Surabaya

Para perencana diseluruh dunia tahu bahwa transportasi perkotaan yang bertumpu pada mobil bukanlah jalur pengembangan yang berkesinambungan tidak pula fungsi perkotaan atau lingkungan. Hanya transportasi publik yang bisa menjamin mobilitas di kota-kota besar. Dan hanya dengan mempertahankan kondisi yang baik untuk pejalan kaki dan pengendara sepeda yang bisa mempertahankan tingkat kualitas perkotaan yang memuaskan.

Transportasi umum di Kota Surabaya tergolong sebagai sistem transportasi umum bimodal karena hanya dilayani dua moda utama, yaitu bus kota dan *lyn*. Berdasarkan Masterplan Kotas Surabaya Tahun 2007-2017, dapat diketahui bahwa trayek bus kota yang ada di Kota Surabaya berjumlah 22 rute dan armada yang berjumlah 426 unit dengan kapasitas penumpang mencapai 50 orang. Adapun untuk moda transportasi *lyn* di Kota Surabaya diketahui memiliki 58 trayek dengan jumlah armada 5.253 unit dimana masing-masing armada memiliki kapasitas 12 orang. Sedangkan untuk jumlah penduduk di Surabaya setiap tahunnya selalu meningkat, pertumbuhan penduduk yang besar di Surabaya merupakan dampak perkembangan kegiatan industri yang menjadi penggerak utama perekonomian kota ini.

Dalam upaya mewujudkan pembangunan kota dan sistem transportasi yang berkesinambungan, yang tidak terlalu merusak lingkungan dan juga secara efektif mendukung pembangunan ekonomi dan sosial, prinsip kebijakan berikut ini harus dijalankan: 1) Pembangunan utama seharusnya dilakukan di lokasi yang bisa dicapai dengan mudah oleh angkutan umum, atau penyediaan angkutan umum dibutuhkan sebagai bagian dari pembangunan. Lembaga atau perusahaan yang mempromosikan pembangunan akan memberikan penilaian dampak transportasi dan rencana perbaikan transportasi; 2) Sebagai bagian dari rencana pembangunan, skema manajemen lalu lintas harus diimplementasikan, termasuk kebijakan parkir dan pembatasan lalu lintas untuk kawasan sensitif; 3) Otoritas perencana dan pengembang harus memastikan kondisi yang aman bagi pejalan kaki dan pemakai sepeda, dan memberikan penekanan khusus pada rute aman ke sekolah bagi anak-anak; 4) Sebuah strategi angkutan umum harus dirancang dan diimplementasikan, yang membuat perhentian transit menjadi lebih mudah dicapai; 5) Dalam upaya melayani pembangunan besar yang baik dengan angkutan umum, otoritas kota yang bertanggung jawab atas perencanaan transportasi dan manajemen lalu lintasakan memperkenalkan koridor angkutan umum khusus terutama jalur bus; 6) Pem-

bangunan baru akan dilakukan dekat rute, terminal dan titik perlintasan transit berkapasitas tinggi setempat; 7) Pembangunan baru yang menarik jumlah yang signifikan dari transportasi barang akan dilakukan dekat fasilitas jalan raya yang ada. Rancangan jaringan dan manajemen lalu lintas akan menjamin bahwa lalu lintas baru tidak akan mengganggu kawasan perumahan, dan tidak akan mengganggu perjalanan non-motor.

[Figure 1 about here.]

Dari prinsip kebijakan tersebut dapat disimpulkan bahwa Kota Surabaya dengan transportasi umum yang ada belum bisa mencukupi kebutuhan masyarakat selama ini. Sehingga memaksa masyarakat kota Surabaya memilih kendaraan pribadi sebagai alat transportasi. Bukan hanya itu saja faktor tidak nyamananya kendaraan umum yang tersedia membuat masyarakat memilih kendaraan pribadi sebagai alat transportasi dan masih banyak lagi faktor masyarakat memilih kendaraan pribadi. Oleh karena itu diperlunya transportasi umum yang mempunyai kriteria kepastian waktu, kenyamanan, keamanan dan tentu saja memiliki kapasitas yang besar agar masyarakat lebih memilih transportasi umum dibandingkan kendaraan pribadi.

Pengembangan kota Surabaya dan Rencana Transportasi Berkesinambungan

Dasar yang mendukung perencanaan transportasi berkesinambungan di Surabaya adalah: 1) PP Nomor 26 Tahun 2008 tentang RT&RW Nasional disebutkan bahwa Kota Surabaya yang merupakan bagian dari Kawasan Perkotaan Gerbang kertokusila ditetapkan sebagai kawasan yang berfungsi sebagai PKN di Propinsi Jawa Timur; 2) Mengacu kepada Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas Angkutan Jalan diamanatkan untuk Kota Besar dan Kota Raya memiliki sistem angkutan massal jalan berlajur khusus yang harus didukung sistem pengumpan. Sebuah misi bagi sistem transportasi harus mencakup tujuan; 3) Data yang dihimpun oleh Sadan Lingkungan Hidup tahun 2011 menyebutkan bahwa 1.827.806 kendaraan bermotor (sepeda motor, mobil bensin, mobil solar, mikrolet, bus, dan truk) memiliki kekuatan emisi 5.269.460 ton CO₂/tahun. Pada tahun 2016, kekuatan emisi diproyeksikan mencapai 8.045.644 ton CO₂/tahun.

Untuk perencanaan transportasi itu Walikota Surabaya telah memilih AMC (Angkutan Masal Cepat) berupa Trem dan Monorel yang akan menghubungkan wilayah Surabaya Barat ke Timur dan Surabaya Selatan ke Utara. Pembangunan monorel di jalur Surabaya Timur-Barat karena kawasan tersebut merupakan simpul perekonomian dan cagar budaya. Sedangkan untuk di jalur Utara-Selatan karena kawasan tersebut merupakan kawasan cagar budaya dan histori, titik simpul perekonomian, dan jalur trem yang pernah diterapkan pada jaman Hindia Belanda.

Prasarana yang dibutuhkan untuk menunjang pelaksanaan program-program perencanaan transportasi di kota Surabaya. Wali Kota Surabaya Tri Rismaharini dalam pembangunan angkutan massal cepat berupa trem Surabaya telah melakukan rapat dengan Kementerian Perhubungan yang hasil rapat tersebut yaitu pembiayaan trem dan monorel di Surabaya dialokasikan dari APBN. Total anggaran trem yang dialokasikan dari APBN mencapai Rp 2,7 triliun. Namun untuk tahun 2017 baru dik sebesar Rp 100 miliar. Angka itu untuk membiayai proyek trem trayek utara ke selatan Kota Pahlawan. Sisanya akan disalurkan pada tahun anggaran berikutnya. Dan dalam penggunaan pendanaan/anggaran tersebut, harus dimanfaatkan seefektif mungkin untuk mendukung jalannya pelaksanaan perencanaan transportasi di kota Surabaya.

Sinergitas Pemerintah Kota dengan Perguruan Tinggi

Upaya kebijakan terhadap pembangunan transportasi massal terus bergolir. Pemerintah Kota Surabaya berupaya menggandeng ITS Surabaya. Tim teknis ITS ini mendampingi kegiatan proyek, mulai dari pelaksanaan lelang hingga pelaksanaan operasional lapangan. Tim teknis tersebut melibatkan sejumlah pakar dari berbagai bidang ilmu yang terkait dengan pelaksanaan pembangunan dua moda transportasi massal tersebut. Ada sedikitnya 10 bidang keilmuan di

ITS yang terlibat. Upaya untuk mendapatkan dukungan guna terwujudnya transportasi massal ini terus diusahakan. Pemerintah Kota Surabaya terus berkeliling ke kampus-kampus untuk menggandeng kalangan akademisi dalam proyek pembangunan trem dan monorel. Pemerintah Kota menjalin Kerjasama dengan ITB Bandung dan ITB mendukung penuh dan siap membantu pemerintah Surabaya untuk pengembangan angkutan massal di Surabaya dengan melibatkan tenaga ahli dalam proses realisasi dan pembangunannya.

Sinergitas Pemerintah Kota dengan Bhabinkamtibnas

Sementara struktur administrasi dan politik dari tanggung jawab skema itu harus disesuaikan dengan kondisi kota Surabaya. Berkaitan dengan hubungan antara penggunaan lahan dan transportasi, kerja sama yang erat antara lembaga terkait diperlukan khususnya pihak kepolisian yaitu Bhabinkamtibnas sebagai mana TUPOKSI menurut Pasal 1 angka 4 3 (2015) tentang Pemolisian Masyarakat pengemban Polmas di desa/kelurahan dimana salah satu fungsi Bhabinkamtibnas yaitu membimbing dan melakukan penyuluhan kepada masyarakat. Sehingga tugas Bhabinkamtibnas juga untuk menjelaskan Rencana, fungsi dan ketersediaan fasilitas publik yang dimiliki pemerintah kota Surabaya sehingga informasi, saran, kritik dan masukan dari masyarakat dapat berkesinambungan. Sehingga dalam hal ini perguruan tinggi dapat melakukan riset atas kepuasan, fasilitas dan pola masyarakat dapat dibantu data dari pihak kepolisian. Serta perguruan tinggi sebagai tenaga kerja profesional yang membantu dalam hal pelaksanaan teknik dalam pembangunan trem dan monorel. Sesuai dengan ketentuan dalam peraturan juga ketentuan dalam menerapkan strategi sinergi yang ideal.

Sistem Perencanaan Transportasi Perkotaan Berkesinambungan

Dalam perencanaan sistem angkutan umum transportasi perkotaan terpadu diperlukan adanya suatu studi perencanaan yang menyeluruh dan suatu sistem koordinasi interaktif yang baik antar departemen dengan instansi terkait sehingga diharapkan pelaksanaan pembangunannya akan mempunyai dampak positif terhadap penataan tata ruang perkotaan.

Waktu tempuh adalah merupakan salah satu faktor yang paling utama yang harus sangat diperhatikan oleh pemerintah dalam perencanaan transportasi. Hal ini disebabkan karena waktu tempuh adalah merupakan suatu daya tarik utama dalam pemilihan moda transportasi yang akan digunakan oleh suatu perjalanan (manusia ataupun barang). Jelas bertambahnya waktu tempuh pada suatu moda transportasi akan menurunkan jumlah penggunaan moda transportasi tersebut dan dengan sendirinya pula akan menurunkan tingkat pendapatannya. Akibat yang lebih jauh lagi adalah berkurangnya kepercayaan masyarakat akan kemampuan moda transportasi tersebut, sehingga jika terdapat suatu alternatif moda transportasi lainnya yang lebih baik, maka masyarakat konsumen akan lebih senang beralih dan memilih moda transportasi lain tersebut.

Untuk suatu perjalanan yang memerlukan beberapa moda transportasi (multi-modal transportasi), faktor lain yang lebih menentukan (selain waktu tempuh) adalah biaya transit (biaya perpindahan barang atau penumpang). Untuk menekan biaya transportasi baik untuk pergerakan penumpang dan/atau barang dalam suatu sistem transportasi antar moda yang terpadu, hal yang perlu diperhatikan adalah suatu usaha untuk menghemat biaya transit atau biaya perpindahan barang dan/atau penumpang dari suatu moda ke moda transportasi lainnya. Untuk itu diperlukan usaha-usaha pembangunan fasilitas-fasilitas sarana dan prasarana pada tempat perpindahan barang dan/atau penumpang dari suatu moda ke moda transportasi lainnya agar dapat berlangsung dengan cepat, aman, murah, dan nyaman sehingga biaya transit yang diperlukan dapat ditekan seminimal mungkin.

Salah satu hal yang sangat perlu diperhatikan adalah perlunya suatu perencanaan layout terminal antar moda yang efektif dan efisien, sehingga mempunyai dampak positif terhadap penggunaan lahan, tata ruang yang baik, sirkulasi penumpang dan pejalan kaki, persampahan, pertamanan, saluran utilitas, keamanan, kenyamanan, dan lain-lain. Hal ini sekali lagi pasti membutuhkan permasalahan pembebasan tanah yang akan membutuhkan waktu yang lama dan biaya yang sangat besar. Selain itu, perlu juga direncanakan suatu sistem jaringan angkutan umum terpadu yang baik yang meliputi jaringan jalan kereta api, bis antar dan dalam kota, dan

lain-lain.

KESIMPULAN

Pelaksanaan perencanaan transportasi di kota Surabaya diharapkan mampu bersinergi dengan Bhabinkamtibnas, dan perguruan tinggi agar terwujudnya konsep berkesinambungan dan lebih efektif. Dalam proses sinergi tersebut pemerintah kota dengan bhabinkamtibnas, dan perguruan tinggi dinilai dari berbagai sudut pandang merupakan solusi terbaik untuk dapat menyelesaikan masalah transportasi yang begitu kompleks. Harus dilakukan beberapa Koordinasi, Integrasi, Sinkronisasi diantara pemerintah kota, bhabinkamtibnas, dan perguruan tinggi secara bersinergi dan terarah untuk menunjang keberhasilan perencanaan transportasi trem dan monorel di kota Surabaya.

REFERENCES

- 22, P. P. R. I. U. N. (1999). Tentang Pedoman Penyelenggaraan Otonomi Daerah. http://www.dpr.go.id/dokjdi/document/uu/UU_1999_22.pdf.
- 3, P. K. K. N. R. I. N. (2015). Tentang Pemolisian Masyarakat . <http://ditjenpp.kemenkumham.go.id/arsip/bn/2015/bn812-2015.pdf>.
- Chandler, R. C. and Plano, J. C. (1988). *The Public Administration Dictionary* (Santa Barbara, CA: CA: ABCCLIO).
- Doctoroff, M. (1977). *Synergistic Management* (New York: AMACOM Press).
- Iversen, M. (1997). Concept of Synergy-toward a clarification. *Department of Industrial Economics and Strategy* 19, 1–10.
- Kamaludin, R. (1986). *Ekonomi Transportasi* (Jakarta: Ghalia Indonesia).
- Miles, M. and Huberman, M. A. (1992). *Analisis Data Kualitatif* (Bandung: PT Remaja Rosdakarya).
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia, U. N. . (1989). Tentang Sistem Pendidikan. <https://luk.staff.ugm.ac.id/atur/UU2-1989Sisdiknas.pdf>.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia, U. N. . (1999). Perimbangan Keuangan Pusat dan Daerah. <http://www.djpk.kemenkeu.go.id/?p=341>.
- Sondang, S. P. (2001). *Kerangka Dasar Ilmu Administrasi* (Jakarta: Penerbit Rineka Cipta).
- Tamin, O. Z. (1997). *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi* (Bandung: Penerbit ITB).

Conflict of Interest Statement: The authors declare that the research was conducted in the absence of any commercial or financial relationships that could be construed as a potential conflict of interest.

Copyright © 2018 Ambarwati and . This is an open-access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License (CC BY). The use, distribution or reproduction in other forums is permitted, provided the original author(s) and the copyright owner(s) are credited and that the original publication in this journal is cited, in accordance with accepted academic practice. No use, distribution or reproduction is permitted which does not comply with these terms.

LIST OF FIGURES

- 1 ZonaPerumahan yang dirancang untuk mendukung moda transportasi yang berkelanjutan. (Speer/Kornmann, 2001) 33

