

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

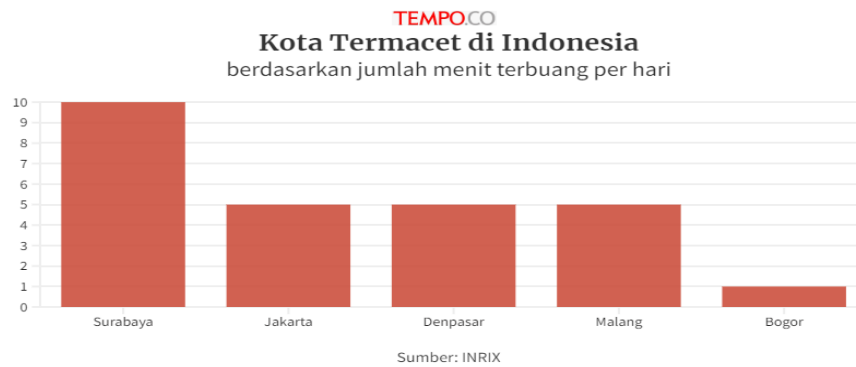
Kemacetan merupakan kondisi dimana kendaraan tidak mampu berjalan secara optimal karena terjadi tersendatnya atau berhentinya lalu lintas akibat banyaknya jumlah kendaraan (Haqie et al., 2020). Dalam hal ini, kemacetan lalu lintas telah menjadi masalah kritis di negara-negara berkembang, tak terkecuali di Indonesia, karena cenderung meningkatkan biaya sosial yaitu biaya perjalanan dan waktu, konsumsi energi dan degradasi lingkungan (Javid et al., 2017). Biaya yang dikeluarkan oleh masyarakat sebagai akibat dari transportasi diantaranya adalah biaya kemacetan, biaya polusi, biaya kecelakaan lalu lintas, bahan bakar dan energi yang terbuang. Selain itu, semakin bertambahnya jumlah kendaraan yang beroperasi akan meningkatkan biaya yang harus ditanggung oleh masyarakat dan negara (Mujib et al., 2020).

Kota-kota besar dengan padatnya penduduk dan persebaran penduduk yang tidak merata sering mengalami dan memunculkan masalah yang lebih kompleks seperti kesenjangan sosial, kesenjangan ekonomi antar penduduk, pengangguran dan kemiskinan. Dengan banyaknya penduduk membuat pemukiman menjadi sempit dan berdesak-desakan sehingga menyebabkan kemacetan di ruas-ruas jalan besar. Kemacetan adalah kondisi jalan raya yang tidak berjalan secara normal yang disebabkan oleh tersendat atau berhentinya lalu lintas akibat jumlah kendaraan atau kondisi tertentu lainnya (Haqie et al., 2020).

Kemacetan lalu lintas terjadi di setiap kota besar seperti Jakarta, Surabaya, Medan, Makassar dan lainnya. Sebagai salah satu kota besar di Indonesia, Surabaya Salah satu tantangan yang patut dikhawatirkan ialah kemacetan yang bisa menjadi masalah besar. Kota Surabaya menjadi salah satu dari lima besar kota di dunia yang paling macet tepatnya pada posisi ke empat versi Mengutip Castrol Magnatec Stop-Start Index seperti yang diungkapkan oleh Koran Sindo pada tanggal 5 Februari 2015. Volume kendaraan yang semakin meningkat mengakibatkan kapasitas jalan menjadi semakin kecil jika tidak diimbangi dengan peningkatan jaringan dan kapasitas jalan mengindikasikan bahwa sistem jaringan jalan Kota Surabaya secara mayoritas sudah tidak sanggup lagi mengimbangi pertumbuhan volume kendaraan. Hal ini terlihat dari tingkat pelayanan jaringan jalan berdasarkan angka rasio volume lalu lintas terhadap kapasitas jalan (V/C) berkisar pada 0,7 menurut RPJM Kota Surabaya pada tahun 2010-2015 (Arifiyananta, 2015).

Kota Surabaya selama 2 tahun berturut-turut masih menempati posisi teratas sebagai kota termacet di Indonesia. Hal ini dibuktikan dengan data dari Javier (2022) dalam Tempo.co, perusahaan analisis transportasi lalu lintas asal Amerika Serikat yakni INRIX dalam laporan Lalu Lintas Global 2021 menobatkan Surabaya sebagai kota termacet di Indonesia pada 2021, menggeser Kota Jakarta. Di tingkat global, Surabaya menempati peringkat (*impact rank*) ke-41, sedangkan ibu kota Indonesia, Jakarta berada di peringkat 222. Kemacetan menjadi permasalahan lalu lintas yang sering terjadi di Kota Surabaya. Kemacetan tersebut terjadi karena volume kendaraan yang sudah melebihi kapasitas jalan sehingga kondisi jalan raya menjadi terhambat dan membuat perjalanan tidak nyaman.

Gambar 1.1. Surabaya Kota Termacet di Indonesia Tahun 2021



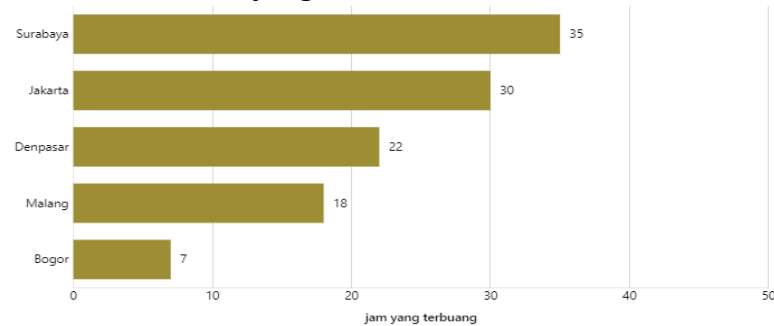
Tabel 1.1. Ranking Kota Termacet di Indonesia Tahun 2021

Ranking Negara (2021)	Kota	Ranking Global (2021)	Ranking Global (2020)	Jam terbangun akibat kemacetan (dalam setahun)	Perubahan jam terbang dibanding sebelum pandemi Covid-19
1	Surabaya	41	361	62	72%
2	Jakarta	222	55	28	-81%
3	Denpasar	291	142	31	-48%
4	Malang	335	46	29	-49%
5	Bogor	821	1014	7	-224%

Sumber: INRIX dikutip Javier (2022) dalam Tempo.co

Berdasarkan estimasi INRIX, kemacetan di Surabaya menyebabkan 62 jam waktu pengguna jalan terbangun sia-sia dalam setahun. Dengan asumsi dalam setahun terdiri dari 365 hari, maka dalam sehari kemacetan Surabaya menyebabkan pengguna jalan kehilangan waktu 10 menit secara percuma. INRIX juga mencatat, jumlah waktu terbangun akibat kemacetan di Surabaya pada 2021 meningkat 72 persen. Hal itu menjadi anomali dibanding empat kota lainnya di Indonesia yang masuk dalam laporan ini, yang semuanya mencatatkan penurunan.

Gambar 1.2. Daftar 5 Kota Termacet di Indonesia Berdasarkan Rata-rata Lama Waktu yang Dhabiskan Tahun 2022



Sumber: Muhamad (2023) dalam Databoks

Begitu juga dengan data pada tahun 2022 tidak menunjukkan perubahan signifikan di mana INRIX juga melaporkan bahwa Kota Surabaya menjadi kota termacet di Indonesia pada tahun 2022. Dalam perhitungan risetnya, Kota Surabaya memiliki total rata-rata durasi waktu yang terbuang saat kemacetan mencapai 35 jam pada tahun 2022.

Data-data di atas kemudian menjadi perhatian oleh Komisi C DPRD Surabaya, di mana pada tahun 2023 berharap Pemerintah Kota Surabaya kembali memprioritaskan alokasi Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) untuk pembangunan transportasi publik dan penanganan sarana-prasarana untuk penanggulangan kemacetan. Hal ini dikarenakan terdapat 25 titik kemacetan lalu lintas yang ada di Kota Surabaya seperti banyaknya masyarakat yang mengeluhkan kemacetan di Kota Surabaya khususnya pada jam berangkat atau pulang kerja dan sekolah dikarenakan akan berimbas pada jumlah volume kendaraan yang akan menyebabkan kemacetan. Selain itu, banyak masyarakat yang mengeluhkan jumlah kendaraan semakin bertambah namun jalanan di Kota Surabaya semakin sempit bahkan masih terdapat parkir liar atau Pedagang Kaki Lima (PKL) yang berada di pinggir jalan (Laporan Syarief dalam Suarasurabaya.net, 2023).

Gambar 1.3. 25 Titik Kemacetan di Kota Surabaya



Sumber: Suarasureabaya.net (2023)

Berdasarkan hasil observasi diketahui bahwa dalam mengatasi kemacetan lalu lintas masih terdapat beberapa permasalahan dan kekurangan di dalamnya. Hal ini dibuktikan dengan adanya kamera yang mengalami gangguan sehingga diperlukan investigasi kelapangan guna untuk mengecek keadaan kamera tersebut. Selain itu, permasalahan yang lainnya adalah kendala jaringan yang dirasa lambat sehingga mempersulit petugas dalam memantau kondisi jalan raya.

E-government atau elektronik pemerintah dapat membantu mengatasi kemacetan lalu lintas dengan memanfaatkan *information and communication technology* (ICT) atau teknologi informasi dan komunikasi (TIK). Secara umum pemanfaatan TIK dalam menunjang pelayanan publik pada pemerintah daerah telah didukung oleh pemerintah pusat melalui Instruksi Presiden (Inpres) Nomor 3 Tahun 2003 tentang Kebijakan dan Strategi Nasional Pengembangan *E-Government* sebagai upaya untuk mengkoordinasikan kegiatan pemerintah yang berpusat pada pelayanan publik berbasis digital guna mengoptimalkan proses kerja dan sistem manajemen iklim pemerintah.

Tidak dapat dipungkiri, berbagai infrastruktur TIK diciptakan dengan maksud untuk mewujudkan sistem kerja yang efektif, efisien, transparan dan akuntabel serta peningkatan proses kerja yang cepat, tepat dan akurat (Bouty et al., 2019). Dalam

kaitan ini, dibutuhkan komitmen yang kuat dari pemerintah untuk merintis dan memulai hal yang baru dalam birokrasi. Menurut Susianto et al., (2022), pemanfaatan *e-government* bagi birokrasi diharapkan dapat menjadi alternatif bagi reformasi birokrasi menuju pelayanan yang lebih baik. Hal ini didasari oleh perkembangan teknologi serta perkembangan sosial-ekonomi masyarakat modern yang memaksa suatu pemerintah untuk bisa adaptif dan inovatif dalam melaksanakan tugas-tugas pemerintahan yang mereka emban (Irawan & Hidayat, 2021).

Selanjutnya, guna menguatkan landasan penerapan *e-government* di Indonesia, pada tahun 2018, diundangkan Peraturan Presiden Nomor 95 Tahun 2018 Tentang Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik (Perpres SPBE). Pada prinsipnya, SPBE sendiri merupakan *e-government* apabila dilihat dari definisi dalam Perpres, yakni “penyelenggaraan pemerintahan yang memanfaatkan teknologi informasi dan komunikasi untuk memberikan layanan kepada pengguna SPBE” (Rusdy & Flambonita, 2023). Definisi tersebut setidaknya sejalan dengan pemaknaan *e-Government* oleh *Organisation for Economic Co-operation and Development* (OECD) dan *European Parliament* (Kurnia et al., 2017). Pelaksanaan SPBE di Pemerintahan Daerah ditujukan untuk mewujudkan proses kerja yang efisien, efektif, transparan, dan akuntabel, serta meningkatkan kualitas pelayanan publik (Rahmadi et al., 2018).

Kota Surabaya adalah kota yang mempelopori penerapan *e-government* sejak tahun 2002 dengan menciptakan berbagai inovasi berbasis digital yang menunjang pelayanan publik. Dalam rangka mewujudkan tata kelola pemerintahan yang bersih, efektif, transparan, dan akuntabel serta pelayanan publik yang

berkualitas dan terpercaya, maka ditetapkan Peraturan Walikota Nomor. 45 Tahun 2022 Tentang Perubahan Atas Peraturan Walikota Surabaya Nomor. 68 Tahun 2020 Tentang Penyelenggaraan Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik di Lingkungan Pemerintahan Daerah. Regulasi tersebut sebagai kerangka kerja yang memastikan terlaksananya pengaturan, pengarahan, dan pengendalian dalam penerapan SPBE secara terpadu.

OPD yang berada di Kota Surabaya mulai bergerak dalam menciptakan teknologi informasi khususnya Dinas Perhubungan dalam mengatasi masalah lalu lintas dan kemacetan. Dalam hal ini, pada tahun 2018 Dinas Perhubungan Kota Surabaya berinovasi dengan meluncurkan aplikasi yang bernama “*Surabaya Intelligent Transport System*” atau dikenal dengan SITS. Inovasi SITS adalah sistem transportasi cerdas yang menerapkan TIK yang mendukung dan mengoptimalkan semua moda transportasi dengan meningkatkan efektivitas. Munculnya inovasi SITS pada tahun 2018 dilatarbelakangi oleh tingginya angka kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas (Suarasurabaya.net, 2018). Hal tersebut dibuktikan pada data di bawah ini.

Tabel 1.2. Angka Kecelakaan di Kota Surabaya Tahun 2013-2018

Tahun	Angka Kecelakaan	Korban			
		Meninggal	Luka Berat	Luka Ringan	Kerugian Materiil
Sebelum SITS					
2013	854	206	319	980	559.800
2014	732	184	104	715	852.550
2015	870	195	114	884	674.200
2016	1.126	217	150	155	1.108.585
2017	1.365	174	144	1433	1.698.215
2018	1.191	181	176	1259	-
Setelah SITS					
2019	882	100	134	934	-

Sumber: Polantas Kota Besar Surabaya dan Pemkot Surabaya, 2020

Didasarkan persoalan di atas, tujuan dari adanya inovasi SITS yakni: (a) Meningkatkan keselamatan lalu lintas, diantaranya dengan cara mencegah atau mengurangi kecelakaan lalu lintas dan mengurangi kerusakan akibat kecelakaan; (b) Meningkatkan kelancaran lalu lintas, diantaranya dengan cara mengoptimalkan siklus lampu lalu lintas baik secara otomatis maupun secara manual; (c) Menjaga kelestarian lingkungan dengan cara mengurangi polusi kendaraan akibat antrian kendaraan diruas dan persimpangan. Tujuan tersebut mampu diwujudkan dengan melihat data angka kecelakaan pada tahun 2019 menunjukkan penurunan dari sebelumnya tahun 2018 tercatat 1.191 menjadi 882 angka kecelakaan.

Manfaat dari diterapkannya inovasi SITS adalah lebih membantu dalam memantau lalu lintas transportasi di Kota Surabaya. Hal ini dikarenakan petugas dapat mengontrol semua *traffic light* dengan mengubah durasi sesuai dengan volume kendaraan di SITS (Kompas.com, 2020). Apabila dibandingkan dengan sebelum adanya aplikasi SITS, petugas harus melakukan patroli ke lapangan dengan mengatur durasi *traffic light* sehingga waktu yang ditunjukkan tidak secara *real time*. Dengan adanya aplikasi SITS, pergerakan lalu lintas dapat dipantau setiap harinya oleh petugas (DetikNews, 2020).

Pada beberapa aspek seperti kebakaran, tindak kekerasan di jalan, kecelakaan dapat dengan mudah diketahui secara cepat oleh pihak terkait seperti anggota kepolisian, dinas perhubungan dan masyarakat umum. Sasaran utama dari program inovasi SITS ini adalah masyarakat khususnya pengendara kendaraan bermotor. Inovasi ini dapat mengubah perilaku berkendara karena merasa diawasi sehingga lebih berhati-hati dalam berkendara dan tidak melanggar lalu lintas. Namun kenyataannya, masih banyak masyarakat yang tidak paham maksud dari

rambu penunjuk “area diawasi oleh CCTV” disepanjang lampu lalu lintas yang ada di Kota Surabaya. Hal ini ditunjukkan dengan masih banyaknya pelanggar lalu lintas seperti menerobos *zebra cross* (Affandi et al., 2018).

Belum optimalnya fungsi SITS juga ditemukan berdasarkan hasil penelitian Sahira & Megawati (2022), bahwa pelaksanaan SITS masih diperlukan koordinasi antar pihak khususnya untuk petugas patroli CCTV demi meningkatkan kualitas dalam pengawasan lalu lintas. Selain itu, SITS juga belum disosialisasikan secara masif kepada masyarakat mengenai adanya sosial media dan aplikasi yang dapat memantau keadaan lalu lintas sehingga masyarakat lebih mudah atau pengguna jalan dalam memantau lalu lintas. Disisi lain, perlu adanya pengembangan pada aplikasi SITS CCTV Surabaya khususnya bagi masyarakat yang bukan pengguna *android* sehingga semua kalangan masyarakat dapat mengakses dengan mudah.

Dari berbagai permasalahan tersebut, peneliti akan mengkaji SITS dengan pendekatan analisis SOAR sebagai bentuk unsur kebaruan (*novelty*), mengingat beberapa penelitian sebelumnya belum ada yang melakukan pendekatan SOAR sehingga dapat melengkapi hasil penelitian analisis inovasi SITS dalam mengatasi kemacetan lalu lintas. SOAR sendiri merupakan singkatan dari *Strengths* (Kekuatan), *Oppurtinities* (Peluang), *Aspiration* (Aspirasi), dan *Result* (Hasil).

Menurut Diyasa et al., (2023) Kerangka kerja SOAR adalah cara yang dinamis, kontemporer, dan inventif untuk mengembangkan pemikiran strategis, menilai kinerja tim dan individu, merumuskan strategi, dan membuat rencana strategis. Sebagai kerangka kerja, SOAR berfokus pada pembuatan dan pelaksanaan strategi yang bermanfaat dengan mengidentifikasi kekuatan, menciptakan peluang, mendorong individu dan kelompok untuk berbagi aspirasi,

dan menentukan hasil yang signifikan dan dapat diukur (Diyasa et al., 2023). Jadi analisis SOAR dapat mengidentifikasi berbagai faktor yang dilakukan secara sistematis untuk mengembangkan strategi yang dapat diterapkan suatu perusahaan dengan tujuan untuk mencapai hasil yang diharapkan.

Teknik analisis SOAR digunakan untuk mengembangkan strategi untuk menggambarkan kekuatan, peluang, aspirasi, dan hasil yang dapat diukur. Organisasi dapat mengembangkan strategi atau rencana strategis untuk membangun masa depan mereka melalui kolaborasi dan saling pengertian dengan menggunakan kerangka kerja SOAR (*Strengths, Opportunities, Aspirations, and Results*). Kerangka kerja positif ini dapat digunakan untuk berpikir strategis, analisis, dan dedikasi untuk bertindak. Penelitian tentang SOAR telah membantu organisasi dan individu selama sepuluh tahun dalam pembuatan strategi guna meningkatkan kinerja tim, individu, dan organisasi (Rahmawati & Waluyo, 2023).

Maka dari itu, diperlukan penelitian lebih mendalam tentang strategi yang dilakukan oleh Dishub Kota Surabaya sehingga mampu mewujudkan pemantapan infrastruktur jalan yang berkualitas dan mendukung mobilitas antarmoda secara terpadu dan terintegrasi sebagaimana salah satu sasaran pokok Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kota Surabaya Tahun 2021-2026. Atas dasar tersebut, mendorong peneliti melakukan penelitian yang berjudul **“Strategi Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas Melalui Surabaya Intelligent Transport System (SITS) Dengan Pendekatan SOAR”**.

1.2. Rumusan Masalah

Dilandasi oleh latar belakang yang telah diuraikan, maka rumusan masalah dalam penelitian ini yaitu: “Bagaimana strategi mengatasi kemacetan lalu lintas melalui Surabaya Intelligent Transport System (SITS) dengan pendekatan SOAR?”

1.3. Tujuan Penelitian

Mengacu pada rumusan masalah di atas, maka penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dan mendeskripsikan strategi mengatasi kemacetan lalu lintas melalui Surabaya Intelligent Transport System (SITS) dengan pendekatan SOAR.

1.4. Manfaat Penelitian

Didasarkan pada tujuan penelitian yang telah dipaparkan dengan penjelasan sebelumnya di atas, maka penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat kepada berbagai pihak, diantaranya sebagai berikut:

1. Bagi Masyarakat

Masyarakat dapat mengetahui inovasi SITS sehingga bisa memantau secara langsung jalan tertentu sebelum memutuskan untuk melewati ruas jalan yang akan dilewati.

2. Bagi Aktor Kebijakan dan Pemerintah Kota Surabaya

Menjadi bahan diskusi, referensi dan koreksi terhadap program-program yang dimiliki Pemerintah Kota Surabaya dalam mengatasi kemacetan lalu lintas sehingga dapat digunakan untuk pertimbangan dalam merumuskan rancangan pengambilan kebijakan di masa yang akan datang.

3. Bagi Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur

Untuk menambah referensi dan literatur yang dapat digunakan sebagai kajian serupa khususnya inovasi di bidang lalu lintas untuk penelitian yang akan

dilakukan di lingkungan Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur.

4. Bagi Peneliti

Diharapkan dapat menambah wawasan peneliti serta sebagai jawaban dalam memecahkan permasalahan yang ada, mengingat tanggung jawab dan domain ilmu peneliti. Selain itu, juga sebagai syarat untuk memperoleh gelar sarjana S1 pada Program Studi Administrasi Publik Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik di Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur.