



INNOVATIVE: Journal Of Social Science Research

Volume 5 Nomor 1 Tahun 2025 Page 5553-5561

E-ISSN 2807-4238 and P-ISSN 2807-4246

Website: <https://j-innovative.org/index.php/Innovative>

Strategi Dinas Perhubungan Kota Surabaya Untuk Mengurangi Kepadatan Lalu Lintas Kota Surabaya

Shafina Sukma Indrayana^{1✉}, Calvin Edo Wahyudi²

Universitas Pembangunan Nasional "Veteran" Jawa Timur

Email: shafinassukma@gmail.com^{1✉}

Abstrak

Pertambahan jumlah kendaraan di Kota Surabaya semakin tahun semakin meningkat. Hal ini dapat memicu permasalahan pemadatan lalu lintas di beberapa titik di Kota Surabaya. Pemadatan lalu lintas di beberapa titik mengakibatkan mobilitas masyarakat Kota Surabaya menjadi terhambat. Menurut analisis transportasi INRIX, peringkat kepadatan lalu lintas di Kota Surabaya lebih tinggi daripada Ibu Kota Jakarta. Penelitian ini memiliki tujuan untuk mengetahui strategi Dinas Perhubungan Kota Surabaya untuk mengurangi kepadatan lalu lintas. Penelitian ini menggunakan teori milik (Mulgan, 2009), yang mengungkapkan terdapat lima indikator strategi pemerintah. Metode penelitian yang digunakan adalah metode penelitian kualitatif dengan teknik observasi, wawancara, dan dokumentasi. Berdasarkan hasil penelitian ini, dinyatakan bahwa Dinas Perhubungan Kota Surabaya sudah sangat baik dalam mengatasi permasalahan pemadatan lalu lintas pada saat jam krusial dengan melakukan rekayasa lalu lintas di beberapa wilayah. Strategi selanjutnya yang sudah disusun adalah dengan mempercepat pembangunan *flyover* dan *underpass* untuk memecah kepadatan lalu lintas di Kota Surabaya.

Kata Kunci: *Kepadatan, Kemacetan, Lalu Lintas, Strategi*

Abstarct

The number of vehicles in Surabaya City is increasing every year. This can trigger traffic congestion problems at several points in Surabaya City. Traffic congestion at several points has hampered the mobility of the people of Surabaya City. According to INRIX transportation analysis, the ranking of traffic density in Surabaya City is higher than the capital city of Jakarta. This research aims to find out the strategy of the Surabaya City Transportation Agency to reduce traffic congestion. This research uses the theory belonging to (Mulgan, 2009), which reveals there are five indicators of government strategy. The research method used is qualitative research method with observation, interview, and documentation techniques. Based on the results of this study, it is stated that the Surabaya City Transportation Agency has been very good in overcoming the problem of traffic congestion during crucial hours by conducting traffic engineering in several areas. The next strategy that has been prepared is to accelerate the construction of flyovers and underpasses to break the traffic density in Surabaya City.

Keywords: *Density, Congestion, Traffic, Strategy*

PENDAHULUAN

Kota Surabaya menjadi pusat pemerintahan dan perekonomian Jawa Timur. Kota berjuluk Kota Pahlawan ini menduduki posisi pertama sebagai kota terbesar di Indonesia. Dilihat pada situs resmi Badan Pusat Statistik Kota Surabaya, penduduk Kota Surabaya terhitung sejak tahun 2023 sudah menembus angka 3 juta penduduk. Tentunya pertumbuhan yang pesat juga menjadi tantangan bagi pemerintah Kota Surabaya, salah satunya adalah mengatur lalu lintas agar tidak timbul kemacetan di beberapa titik oleh Dinas Perhubungan. Seiring bertambahnya jumlah penduduk di Kota Surabaya yang relatif meningkat di setiap tahunnya, mengakibatkan bertambahnya jumlah kendaraan yang digunakan penduduk Kota Surabaya dalam menjalankan aktivitas sehari-hari, berikut tabel yang berisi data peningkatan jumlah kendaraan di Kota Surabaya pada tahun 2021-2023:

Tabel 1. Jumlah Kendaraan di Kota Surabaya

Tahun	Motor	Mobil	Truk	Bus
2021	1.321.021	459.190	34.637	2.892
2022	1.384.588	369.173	103.915	2.406
2023	2.942.640	563.787	173.744	3.672

Sumber : Badan Pusat Statistik Jawa Timur

Peningkatan jumlah kendaraan ini menyebabkan kepadatan di sepanjang jalan Kota Surabaya, hingga menimbulkan kemacetan. Adanya kemacetan merupakan akibat dari ketidakseimbangan sistem lalu lintas yang tersedia, hal ini mengakibatkan penumpukan

kendaraan yang menimbulkan kepadatan lalu lintas pada akses jalan tertentu menjadi tinggi, yang menyebabkan lalu lintas menjadi terhambat atau terhenti (Bulan et al., 2024). Adapun faktor yang menimbulkan kemacetan yaitu jumlah total kendaraan yang terus meningkat setiap tahunnya, menyebabkan kapasitas jalan semakin kecil apabila tidak diseimbangkan dengan memodifikasi sistem jaringan lalu lintas atau memperluas akses yang sering terjadi penumpukan kendaraan apabila lahan yang dibutuhkan masih memungkinkan untuk menyeimbangkan pertumbuhan volume kendaraan yang semakin meningkat. Menurut (Khoirunissa & Purnamasari, 2024) adapun cara untuk mengimbangi volume lalu lintas dalam jaringan dengan mengoptimalkan aliran lalu lintas adalah dengan menyebarkan rute di daerah tertentu, terutama akses jalan utama, untuk mengurangi kemacetan. Kemacetan lalu lintas merupakan salah satu dampak apabila pemerintah tidak melakukan pengaturan lalu lintas dengan baik.

Penelitian ini dilakukan karena terjadi permasalahan kemacetan yang belum mampu diatasi dan tingginya tingkat kecelakaan yang meningkat di setiap tahunnya di Kota Surabaya. Dilansir dari detik.com data menunjukkan, pada tahun 2022 jumlah kecelakaan di Kota Surabaya mencapai 1.523 kejadian dengan korban meninggal dunia sebanyak 189 orang. Kemudian, pada tahun 2023 data kecelakaan meningkat, namun tingkat fatalitas menurun menjadi 173 orang. Selanjutnya, pada tahun 2024 di pertengahan tahun, tercatat terjadi kecelakaan sebanyak 557 orang dan korban meninggal dunia mencapai 51 orang.

Tidak hanya itu, menurut analisis transportasi INRIX pada laporan lalu lintas global 2021 Kota Surabaya menyandang gelar kota termacet di Indonesia di tahun 2021, bahkan mengalahkan ibu kota yaitu Jakarta. Di tingkat global, Surabaya menduduki peringkat 41 sedangkan, Ibu Kota Jakarta di peringkat 222. Berdasarkan data INRIX, kemacetan di sepanjang jalan Kota Surabaya menyebabkan penduduk Kota Surabaya kehilangan waktu 10 menit secara percuma. Namun, dalam laporan INRIX hanya mencantumkan lima kota yaitu Surabaya yang menjadi peringkat pertama, Jakarta menduduki peringkat kedua, kemudian di peringkat tiga ada Denpasar. Selanjutnya keempat ada Kota Malang, dan yang terakhir adalah Kota Bogor. Sehingga, perjalanan Kota Surabaya membutuhkan kecepatan berkendara yang lebih tinggi dibandingkan kota lain.

Beberapa upaya telah diusahakan oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya dalam mengatur lalu lintas, misalnya menciptakan alat yang dipasang di beberapa titik lalu lintas yaitu sistem SITS yang diberikan sensor khusus yang mampu mendeteksi apabila terjadi kepadatan kendaraan maka lampu hijau akan menyala lebih lama guna mempercepat lajur antrean tersebut. Selain itu, Dinas Perhubungan telah menciptakan beberapa transportasi

umum dengan biaya yang terjangkau. Transportasi umum tersebut saat ini memiliki peran penting dalam mobilitas masyarakat, beberapa transportasi umum yang tersedia juga sudah tidak menggunakan bahan bakar yang artinya lebih ramah lingkungan. Kemudian, Dinas Perhubungan juga menempatkan pegawai PAM lalu lintas di beberapa titik untuk membantu mengurai kemacetan dan penumpukan kendaraan. Tugas Dinas Perhubungan tersebut sudah tertulis di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang menjelaskan tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dalam Undang-Undang ini mengatur berbagai aspek seputar lintas jalan, angkutan umum, kendaraan bermotor, serta keselamatan dan ketertiban lalu lintas.

Sejalan dengan hal tersebut maka, Dinas Perhubungan memerlukan strategi untuk melakukan pengaturan lalu lintas di Kota Surabaya yang dilakukan oleh Bidang Pengawasan dan Pengendalian. Pada penelitian ini nantinya akan dikenakan teori strategi pemerintah milik (Mulgan, 2009), yang menyampaikan bahwa terdapat lima indikator strategi pemerintah:

1. Tujuan (*Purposes*)

Sebuah program harus memiliki tujuan dan kemampuan untuk menjalankan serta mengimplementasikan strategi tersebut.

2. Lingkungan (*Environment*)

Indikator dari lingkungan dapat dilihat dari perubahan pada kondisi sekitar terutama perubahan perilaku manusia.

3. Pengarahan (*Directions*)

Usaha yang dilakukan organisasi untuk memberikan motivasi, koordinasi, komunikasi, dan memerintah anggota untuk ingin mencapai sasaran program tersebut.

4. Tindakan (*Action*)

Situasi eksternal, perangkat yang digunakan dalam melakukan tindakan pengambilan keputusan yang dilakukan.

5. Belajar (*Learning*)

Pada bagian terakhir, diperlukan metode evaluasi yaitu dengan cara perbandingan dan identifikasi.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini akan menggunakan metode penelitian kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Menurut (Farida & Maulana, 2023) penelitian deskriptif kualitatif digunakan untuk menjelaskan suatu kejadian atau masalah sosial, penelitian deskriptif kualitatif akan

memberikan informasi mengenai kondisi atau fenomena dari apa yang dialami subjek. Tipe penelitian deskriptif akan menggambarkan keadaan yang sesuai fakta, sehingga penulis akan dengan mudah mendapatkan data seputar bagaimana strategi Dinas Perhubungan dalam mengelola lalu lintas di Kota Surabaya.

Pada penelitian ini, teknik untuk memperoleh data yang akurat menggunakan teknik observasi, wawancara, dan dokumentasi. Untuk memperoleh informasi yang sesuai fakta maka akan dilakukan wawancara kepada informan, yaitu dengan wawancara kepada Staf Pengawasan dan Pengendalian LLAJ. Penelitian ini bertujuan memberikan gambaran komprehensif mengenai strategi apa saja yang sedang disiapkan oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya dalam mengatasi permasalahan pengaturan lalu lintas di Kota Surabaya.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pemadatan lalu lintas merupakan masalah penting yang selalu dihadapi oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya bersama instansi terkait. Terjadinya pemadatan lalu lintas menjadi permasalahan bagi masyarakat karena mobilitas mereka menjadi terganggu. Dengan itu, diperlukan strategi guna mewujudkan arus lalu lintas yang lancar dan terkendali. Strategi menjadi alat untuk mencapai tujuan, hal tersebut menjadi upaya pemerintah untuk meningkatkan kualitas lalu lintas di sepanjang jalan Kota Surabaya. Dalam penyusunan strategi untuk menghadapi kepadatan lalu lintas di Kota Surabaya, diperlukan rencana yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat. Pada penanganan ini, diperlukan teori milik (Mulgan, 2009) yang menjelaskan bahwa penyusunan strategi pemerintah harus melalui beberapa tahapan untuk memuaskan masyarakat. Maka dari itu, berikut ini merupakan analisis indikator strategi Dinas Perhubungan Kota Surabaya dalam menangani permasalahan lalu lintas, yaitu:

1. Tujuan (*Purpose*)

Untuk menyusun sebuah strategi tentunya diperlukan tujuan yang jelas, harus ada alasan mengapa Dinas Perhubungan Kota Surabaya perlu membuat strategi tersebut. Hal ini dijadikan dasar mengapa diperlukan strategi tersebut untuk menyelesaikan sebuah permasalahan dan memberi harapan mengenai adanya perubahan yang lebih baik. Dengan adanya tujuan yang jelas maka, dapat membantu para pegawai dalam memahami visi yang ingin dicapai sehingga seluruh pegawai bersinergi untuk mewujudkannya.

Dilihat dari aspek tujuan (*purpose*) Dinas Perhubungan Kota Surabaya telah menyiapkannya dengan baik. Tujuan Dinas Perhubungan Kota Surabaya dalam mengatur lalu lintas yaitu mengurangi terjadinya kemacetan di sepanjang jalan Kota Surabaya

sehingga diharapkan seluruh masyarakat mampu beraktivitas dengan lancar dan aman. Adapun alasan dibalik tujuan dari Dinas Perhubungan Kota Surabaya yaitu adanya peningkatan jumlah kendaraan yang signifikan namun akses jalan yang tersedia masih kurang seimbang dengan peningkatan jumlah kendaraan.

Rencana ke depan Dinas Perhubungan Kota Surabaya untuk mengatur lalu lintas adalah dengan meningkatkan pembangunan akses jalan dan bekerja sama dengan instansi terkait yaitu kepolisian dan Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga Provinsi Jawa Timur (Dinas PU Bina Marga) untuk membuat jembatan layang (*flyover*) atau *underpass*. Untuk rencana yang berulang kali dilakukan karena strategi tersebut ternyata berpengaruh terhadap lalu lintas adalah melakukan rekayasa lalu lintas dengan tujuan mengurangi kepadatan di jalan yang rawan kepadatan terutama di jam kerja.

2. Lingkungan (*Environment*)

Lingkungan juga menjadi indikator keberhasilan strategi pemerintah, hal ini dapat dilihat apakah masyarakat dapat menerima adanya perubahan di sekitarnya. Kondisi lingkungan mampu menganalisis apakah Dinas Perhubungan Kota Surabaya berhasil menerapkan strategi tersebut kepada penduduk Kota Surabaya.

Dinas Perhubungan Kota Surabaya sudah baik dalam menganalisis lingkungan sekitar sebelum membuat rencana untuk mengatasi masalah lalu lintas. Dari hasil wawancara, narasumber menyampaikan bahwa sebelum meluncurkan strategi mengatasi lalu lintas, Dinas Perhubungan Kota Surabaya akan melakukan survei apakah lingkungan tersebut bisa menerima adanya perubahan yang akan dilakukan terlebih kepada penduduk Kota Surabaya. Pada saat melakukan strategi rekayasa lalu lintas, Dinas Perhubungan Kota Surabaya melakukan survei dengan menghitung jumlah kendaraan yang melintas di daerah tersebut, apakah rekayasa lalu lintas tersebut sesuai atau tidak dengan lingkungan sekitar.

3. Pengarahan (*Direction*)

Pengarahan diperlukan untuk menjalankan strategi pemerintah untuk mencapai tujuan yang diharapkan oleh instansi terkait. Dengan arahan diharapkan instansi bisa memperoleh hasil yang diinginkan. Dinas Perhubungan Kota Surabaya harus memberikan arahan kepada Sumber Daya Manusia (SDM) dalam menjalankan tugas nya masing-masing demi mencapai tujuan.

Pada aspek pengarahan, Dinas Perhubungan Kota Surabaya sudah menjalankannya dengan baik. Sebelum melaksanakan rekayasa lalu lintas, Dinas Perhubungan Kota Surabaya bersama kepolisian akan memberikan arahan kepada pegawai yang bekerja di

lapangan untuk mengatur lalu lintas. Meskipun sudah diberikan arahan secara langsung, namun selalu ada senior dari Dinas Perhubungan Kota Surabaya dan kepolisian yang mendampingi aktivitas rekayasa lalu lintas. Tidak hanya itu dari hasil wawancara, narasumber mengungkapkan bahwa terkadang dilakukan pelatihan atau pembinaan pegawai apabila diperlukan sebelum menjalankan strategi.

4. Tindakan (*Action*)

Tindakan menjadi langkah yang dilakukan dalam pencapaian keberhasilan yang diharapkan dari pembuatan strategi. Langkah yang diambil harus efektif dan efisien, serta mampu memberikan hasil yang diharapkan. Sebelum mengambil tindakan tentunya instansi harus memikirkan adanya risiko yang mungkin saja terjadi pada saat mengimplementasikan strategi. Langkah yang dipilih harus yang rendah risiko kegagalannya.

Tindakan yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Surabaya sudah baik. Dinas Perhubungan Kota Surabaya selalu memiliki langkah lain yang sudah disiapkan apabila rencana awal nyatanya mengalami kendala. Selalu ada alternatif lain yang sudah dipersiapkan untuk mengatur lalu lintas. Di saat Dinas Perhubungan Kota Surabaya dan kepolisian telah bekerja sama untuk melakukan rekayasa lalu lintas dan mengarahkan pengendara ke jalur yang sudah di rubah arahnya, kadang kala hal tersebut mengalami kegagalan dan pihak terkait harus membuat tindakan berupa alternatif lain dengan memindahkan jalur ke arah yang lebih aman dan kemungkinan perjalanan lebih lancar. Tetapi, tindakan cepat tersebut harus melalui survei lalu lintas terlebih dahulu dan melakukan koordinasi dengan kepolisian setempat.

Tindakan strategi Dinas Perhubungan Kota Surabaya yang berhasil diterapkan yaitu, pembangunan *underpass* di JL. HR Muhammad yang mampu mengurangi tingkat kepadatan lalu lintas di JL. Mayjend Sungkono dan HR Muhammad. Keberhasilan strategi tersebut menjadi tanda bahwa tindakan pembangunan *underpass* atau *flyover* mampu mengatasi kepadatan jalan di beberapa titik lalu lintas.

5. Pembelajaran (*Learning*)

Pembelajaran yang dimaksud di sini adalah dengan memberikan evaluasi terhadap strategi yang dibuat sebagai bahan pembelajaran ke depannya. Dengan melakukan evaluasi kinerja maka dapat menjadi acuan apakah strategi tersebut berhasil diterapkan untuk mengatur lalu lintas atau tidak. Pada proses evaluasi kinerja, harus memerhatikan kekurangan strategi tersebut, supaya bisa dibenahi untuk menyusun strategi selanjutnya.

Evaluasi kinerja yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya sudah maksimal. Dinas Perhubungan Kota Surabaya selalu melakukan evaluasi keberhasilan strategi yang dijalankan. Tolak ukur keberhasilan strategi dapat dilihat dari sepanjang jalan Kota Surabaya terutama di kawasan tertib lalu lintas, apakah berjalan lancar dan tidak ada kemacetan atau masih mengalami kepadatan lalu lintas. Setiap setelah melakukan rekayasa lalu lintas, tim Dinas Perhubungan Kota Surabaya bersama para jajaran kepolisian selalu mengevaluasi hasil rekayasa lalu lintas. Dengan demikian, Dinas Perhubungan Kota Surabaya bisa mengetahui strategi mana yang dapat diterapkan dan strategi mana yang harus dibenahi.

SIMPULAN

Dari hasil di atas dapat disimpulkan bahwa, Dinas Perhubungan Kota Surabaya sudah baik dalam menjalankan strategi dan menyusun strategi untuk mengatur lalu lintas di Kota Surabaya yang bertujuan untuk mengurangi kepadatan lalu lintas. Keberhasilan strategi rekayasa lalu lintas yang dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya menjadi bukti bahwa pemerintah telah berupaya untuk mengurangi kepadatan di sepanjang jalan Kota Surabaya. Tidak hanya itu, keberhasilan strategi Dinas Perhubungan Kota Surabaya dalam mengatur lalu lintas adalah pembangunan *flyover* di JL. HR Muhammad untuk mengurai kepadatan di JL. Mayjend Sungkono. Keberhasilan tersebut menjadi rencana strategi selanjutnya yang disusun untuk memecah kepadatan di ruas jalan Kota Surabaya.

DAFTAR PUSTAKA

- Akhmad Hermawan, R., & Haryatiningsih, R. (2022). Dampak Kemacetan Di Kota Bandung Bagi Pengguna Jalan. *Bandung Conference Series: Economics Studies*, 2(1), 52–59. <https://doi.org/10.29313/bcses.v2i1.680>
- Arifiyananta, R. D. (2015). Strategi Dinas Perhubungan Kota Surabaya Untuk Mengurangi Kemacetan Jalan Raya Kota Surabaya. *Jurnal Mahasiswa*, 7. <http://jurnalmahasiswa.unesa.ac.id/index.php/publika/article/download/11930/11042>
- Bulan, R., Permana, D., & Yovinus. (2024). *Strategi Dinas Perhubungan Dalam Manajemen Penanganan Kemacetan Sebagai Upaya Peningkatan Pelayanan Kebutuhan Lalu Lintas Di Kabupaten Majalengka*. 1(1), 563–580.
- Farida, N., & Maulana, A. (2023). Strategi Program Bus Sekolah Gratis Bagi Resiko Pelajar Dalam Berlalu Lintas Di Kabupaten Jember (Studi Di Dinas Perhubungan Kabupaten

- Jember). *Pubmedia Social Sciences and Humanities*, 1(4), 1–12.
<https://doi.org/10.47134/pssh.v1i4.133>
- Faridha, N. R. I., Djumiarti, T., & Triyuniningsih. (2024). Strategi pengelolaan perpustakaan oleh dinas perhubungan kabupaten purworejo. *Journal of Public Policy and Management Review*, 1–12.
<https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/jppmr/article/view/43537%0Ahttps://ejournal3.undip.ac.id/index.php/jppmr/article/download/43537/30864>
- Kaat, E. O., Merry, R., & Wulandary, C. (2019). Strategi Penanganan Lalu Lintas Sebagai Penunjang Kunjungan Wisata Ke Kota Batu. *JISIP: Jurnal Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik*, 8(1), 93. www.publikasi.unitri.ac.id
- Khoirunissa, O., & Purnamasari, H. (2024). Strategi Dinas Perhubungan Dalam Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas Di Kota Bekasi. In *JIAPI: Jurnal Ilmu Administrasi dan Pemerintahan Indonesia* (Vol. 5, Issue 2).
- Mauliddiyah, N. L. (2021). *Strategi Peningkatan Pelayanan Publik*. 1(11), 6.
- Mulgan, G. (2009). *The art of public strategy: mobilizing power and knowledge for the common good*. Oxford University Press.
- Rasyid, A. D. A., Auliani, R., & Fathurrachman, M. R. (2018). Penerapan Aplikasi Online Pada Sistem Transportasi Umum Massal Untuk Meningkatkan Minat Masyarakat Dalam Upaya Mengurangi Kemacetan. *Sainteks*, 15(2), 103–117.
<http://jurnalnasional.ump.ac.id/index.php/SAINTEKS/article/view/6308/2869>
- Suroso. (2022). *Peranan Polisi Lalu lintas Dalam Menangani dan Menanggungi Pelanggaran Lalu lintas (Studi Kasus Di Satlantas Polres Demak)*.
- Tamin, O. (n.d.). *Perencanaan & Pemodelan Transportasi* (Kedua). ITB.