

EVALUASI EFEKTIFITAS IMPLEMENTASI LAJUR SEPEDA MOTOR (STUDI KASUS JALAN RAYA DARMO KOTA SURABAYA)

Asep Akbar Hikmana*¹, Ludfi Djakfar², Agus Suharyanto²

¹Mahasiswa / Program Magister / Jurusan Teknik Sipil / Fakultas Teknik
Universitas Brawijaya

²Dosen / Jurusan Teknik Sipil / Fakultas Teknik Universitas Brawijaya
Jl. MT. Haryono No. 167 Malang, 65145, Jawa Timur
Korespondensi : ak_tra@yahoo.com

ABSTRAK

Kota Surabaya merupakan kota terbesar kedua setelah Ibu Kota Jakarta. Sebagai kota pendidikan dan industri, jalan-jalan yang ada di Surabaya termasuk kota yang mengalami kemacetan. Untuk menekan terjadinya kecelakaan lalu lintas khususnya yang menimpa pengendara sepeda motor di Surabaya, maka dibangunlah jalur khusus, dengan harapan jalur khusus tersebut dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan lalu lintas dan untuk mewujudkan kenyamanan dan perlindungan dari kecelakaan bagi pengendara roda dua. Penelitian ini bertujuan untuk Evaluasi Efektivitas Implementasi Lajur Sepeda Motor menggunakan metode Analisis Statistika Deskriptif serta metode Importance Performance Analysis (IPA) dan metode SWOT untuk mengetahui kinerja dan strategi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa implementasi penggunaan lajur khusus sepeda motor pada ruas Jalan Raya Darmo Surabaya memberikan pengaruh positif terhadap kelancaran lalu lintas. Kinerja jalan pada ruas Jalan Raya Darmo Surabaya cenderung stabil, dengan LOS C baik sebelum maupun sesudah dilakukannya penerapan lajur khusus sepeda motor. Berdasarkan persepsi pengguna lajur khusus sepeda motor pada ruas Jalan Raya Darmo, tingkat kesesuaian efektivitas implementasi lajur khusus sepeda motor di Jalan Raya Darmo sudah cukup optimal dengan 1,13 serta pengguna merasa puas dengan pelayanan dan kinerja lajur khusus di ruas Jalan Raya Darmo. Berdasarkan hasil perhitungan analisis SWOT dan IFAS EFAS, strategi pengembangan terdapat pada kuadran IV yang artinya strategi pengembangan internal dan eksternal dapat dilakukan secara bersamaan tanpa harus menunggu penyelesaian program lain secara bertahap.

Kata Kunci :Lajur khusus, kinerja jalan, persepsi pengguna, SWOT, IPA.

1. PENDAHULUAN

Kota Surabaya merupakan kota terbesar kedua setelah Ibu Kota Jakarta. Sebagai kota pendidikan dan industri, jalan-jalan yang ada di Surabaya termasuk kota yang mengalami kemacetan. Dalam menjawab permasalahan kemacetan maupun kecelakaan lalu lintas di Kota Surabaya yang semakin tahun semakin meningkat ternyata tidak cukup mengandalkan peraturan yang sudah ada.

Sebagai kota pendidikan dan industri, jalan-jalan yang ada di Surabaya termasuk kota yang mengalami kemacetan. Faktor kemacetan lalu lintas di jalan raya utamanya 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 tidak hanya disebabkan satu faktor saja, melainkan kemacetan yang sering terjadi merupakan pengaruh dari berbagai faktor. Oleh karena, dalam mencari jawaban terhadap permasalahan yang disebabkan karena berbagai faktor/kompleksitas inilah memerlukan berbagai pola dan cara pendekatan secara komprehensif dan berkesinambungan. 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 baik Surabaya dan sekitarnya. Karena rata-rata jalan raya di Surabaya merupakan jalan untuk mobilitas masyarakat kota maupun luar Kota Surabaya yang menuju tempat kerjanya masing-masing, lebih-lebih Surabaya merupakan Ibu Kota Provinsi Jawa Timur, sehingga kepadatan yang menimbulkan kemacetanpun sekalian bertambah. Salah satu langkah yang digunakan oleh Pemerintah/Pemerintah Daerah yaitu pembangunan jalan (raya) senantiasa dijadikan pembangunan rutinitas dan tahunan. 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. Angka kecelakaan lalu lintas di Kota Surabaya, Jawa Timur, masih terbilang tinggi dalam setahun terakhir. Pada tahun 2012, jumlah kecelakaan lalu lintas mencapai 1.136 kasus yang menyebabkan 311 korban meninggal, 472 orang luka ringan, dan 837 orang luka ringan.

Berbagai pendekatan dalam menyelesaikan kemacetan jalan raya selama ini harus dikaji ulang secara terus menerus, dengan demikian pengkajian yang disertai dengan eksperimen cara tersebut diharapkan pada akhirnya mampu memberi jawaban terhadap persoalan kemacetan maupun kecelakaan lalu lintas di Kota Surabaya. Dalam menjawab permasalahan kemacetan maupun kecelakaan lalu lintas di Kota Surabaya yang semakin tahun semakin meningkat ternyata tidak cukup mengandalkan peraturan yang sudah ada. Peraturan yang sudah ada tampaknya belum dapat menjawab persoalan kemacetan maupun kecelakaan lalu lintas terutama kecelakaan sepeda motor yang sering terjadi. Sebagaimana diketahui Kota

Surabaya merupakan kota terbesar kedua setelah Ibu Kota Jakarta. Hal ini terbukti luas dan jumlah penduduknya cukup tinggi dan merupakan ibu kota Provinsi Jawa Timur disamping Kota Surabaya mempunyai 4 (empat) tritorial / distrik / Polresta pengamanan kepolisian.

Untuk menekan terjadinya kecelakaan lalu lintas khususnya yang menimpa pengendara sepeda motor di Surabaya dibangunlah jalur khusus, dengan harapan jalur khusus tersebut dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan lalu lintas dan untuk mewujudkan kenyamanan dan perlindungan dari kecelakaan bagi pengendara roda dua (sepeda motor). Keberadaan jalur khusus bagi sepeda motor, menuntut dilakukan pengkreayasaan ulang terkait jalur yang notabene baru itu. Karena akan bersinggungan dengan manajemen lalu lintas untuk kendaraan roda empat. Di samping itu senantiasa menjaga klasifikasi jalan raya menunjukkan standart operasi yang dibutuhkan dan merupakan suatu bantuan yang berguna bagi perencanaan.

Peraturan yang sudah ada tampaknya belum dapat menjawab persoalan kemacetan maupun kecelakaan lalu lintas terutama kecelakaan sepeda motor yang sering terjadi. Untuk menekan terjadinya kecelakaan dan kemacetan lalu lintas khususnya yang menimpa pengendara sepeda motor di Surabaya dibangunlah jalur khusus sepeda motor.

Penelitian ini mempunyai beberapa tujuan, antara lain:

1. Mengetahui pengaruh penggunaan lajur sepeda motor terhadap kelancaran lalu lintas di Jalan Raya Darmo Kota Surabaya.
2. Mengetahui kinerja jalan sebelum dan sesudah implementasi lajur sepeda motor di Jalan Raya Darmo Kota Surabaya.
3. Mengetahui persepsi pengguna jalan terhadap penggunaan jalan lajur sepeda motor di Jalan Raya Darmo Kota Surabaya.

- Mengidentifikasi strategi yang sesuai untuk penerapan lajur sepeda motor di Jalan Raya Darmo Kota Surabaya.

2. METODE PENELITIAN

Pelaksanaan penelitian ini terdiri dari beberapa tahapan. Tahapan-tahapan di dalam studi ini adalah:

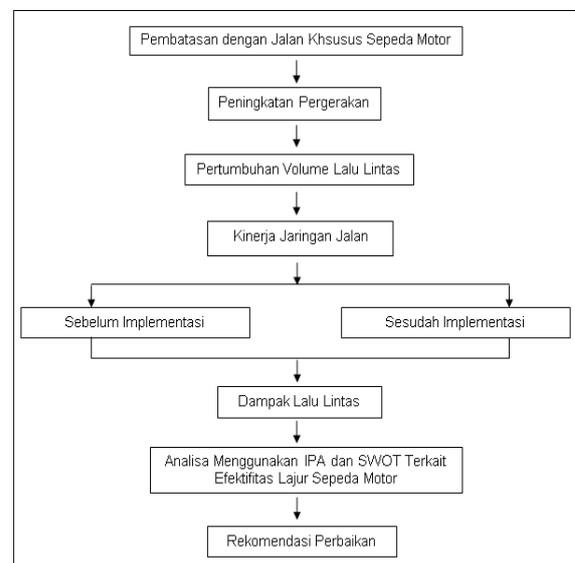
- Mengidentifikasi dan merumuskan permasalahan yang akan diteliti berdasarkan pada latar belakang masalah yang telah diuraikan sebelumnya.
- Studi Literatur atau Kajian Pustaka.
- Identifikasi efektifitas implementasi lajur sepeda motor dimaksudkan untuk menentukan rancangan kuisisioner serta penetapan sampel penelitian.
- Melakukan pengumpulan data primer dan data skunder di wilayah kajian studi dilakukan dengan wawancara dan menyebarkan kuisisioner, serta meminta data pada instansi terkait.
- Data hasil kuisisioner yang diperoleh melalui wawancara responden kemudian dianalisa dengan metode Analisa Deskriptif.
- Langkah terakhir adalah menarik kesimpulan sesuai dengan rumusan masalah dari hasil analisa dan pembahasan.

Gambaran dari kerangka konsep penelitian diperlihatkan pada **Gambar 1**.

Pada penelitian ini metode analisis yang digunakan adalah *Importance Performance Analysis* (IPA) dan Analisis SWOT.

Dalam teknik analisis IPA responden diminta untuk menilai tingkat kepentingan berbagai atribut relevan dan tingkat kinerja perusahaan (*perceived performance*) pada masing-masing atribut tersebut. Kemudian, nilai rata-rata tingkat kepentingan atribut dan kinerja perusahaan akan dianalisis di *Importance Performance Matrix*. Matriks ini sangat bermanfaat sebagai pedoman dalam mengalokasikan sumber daya organisasi yang terbatas pada bidang-

bidang yang spesifik, di mana perbaikan kinerja bisa berdampak pada kepuasan pelanggan total. Selain itu matriks ini juga menunjukkan bidang atau atribut tertentu yang perlu dipertahankan dan aspek-aspek yang perlu dikurangi prioritasnya. Walaupun demikian batas antara “tingkat kepentingan tinggi” dan “tingkat kepentingan rendah” serta “tingkat kinerja tinggi” dan “tingkat kinerja rendah” *relatif arbitrary*, tergantung konteks riset bersangkutan (Martilla dan James, 1988 dalam Tjiptono, 2005).



Gambar 1. Kerangka konsep penelitian

Tingkat kepentingan suatu atribut dinilai dengan menggunakan skala 5 tingkat (*likert*) yang terdiri dari sangat penting, cukup penting, kurang penting dan tidak penting. Kelima penilaian tersebut diberikan bobot sebagai berikut:

- Jawaban sangat penting diberi bobot 5.
- Jawaban penting diberi bobot 4.
- Jawaban cukup penting diberi bobot 3.
- Jawaban kurang penting diberi bobot 2.
- Jawaban tidak penting diberi bobot 1.

Untuk kinerja/kepuasan diberikan lima penilaian dengan bobot sebagai berikut:

- Jawaban sangat setuju diberi bobot 5, berarti ,masyarakat sangat puas.

- b. Jawaban setuju diberi bobot 4, berarti masyarakat puas.
- c. Jawaban cukup setuju diberi bobot 3, berarti masyarakat cukup puas.
- d. Jawaban kurang setuju diberi bobot 2, berarti masyarakat kurang puas.
- e. Jawaban tidak setuju diberi bobot 1, berarti masyarakat tidak puas.

Kemudian dilakukan uji validitas dan uji realibilitas terhadap kriteria dalam kuisioner IPA sehingga dapat diketahui bahwa instrumen tersebut berkualitas dan dapat dipertanggungjawabkan, menurut Sevilla (1993:175-176) yang dimaksud dengan validitas adalah derajat ketepatan suatu alat ukur tentang pokok isi atau arti sebenarnya yang diukur, dan realibilitas adalah derajat ketepatan dan ketelitian atau akurasi yang ditunjukkan oleh instrumen pengukuran dengan lain istilah adalah stabilitas, dapat dipercaya dan dapat diramalkan.

Analisa SWOT (*SWOT Analysis*) adalah suatu metode perencanaan strategis yang digunakan untuk mengevaluasi faktor-faktor yang menjadi kekuatan (*Strengths*), Kelemahan (*Weaknesses*), Peluang (*Opportunities*), dan Ancaman (*Threats*) yang mungkin terjadi dalam mencapai suatu tujuan dari kegiatan proyek/kegiatan usaha atau institusi/lembaga dalam skala yang lebih luas. Untuk keperluan tersebut diperlukan kajian dari aspek lingkungan baik yang berasal dari lingkungan internal maupun eksternal yang mempengaruhi pola strategi institusi/lembaga dalam mencapai tujuan.

Dilihat dari sejarahnya dan penggunaannya saat ini, metode SWOT banyak dipakai di dunia bisnis dalam menetapkan suatu perencanaan strategi perusahaan sehingga literatur mengenai metode ini banyak berkaitan dengan aspek penerapan di dunia bisnis meskipun pada beberapa analisa ditemukan pula penggunaan SWOT untuk kepentingan kebijakan publik. Metode SWOT pertama kali digunakan oleh Albert Humphrey yang melakukan penelitian di *Stamford*

University pada tahun 1960-1970 dengan analisa perusahaan yang bersumber dalam Fortune 500. Meskipun demikian, jika ditarik lebih ke belakang analisa ini telah ada sejak tahun 1920-an sebagai bagian dari *Harvard Policy Model* yang dikembangkan di *Harvard Business School*. Namun pada saat pertama kali digunakan terdapat beberapa kelemahan utama di antaranya analisa yang dibuat masih bersifat deskriptif dan belum/tidak menghubungkan dengan strategi-strategi yang mungkin bisa dikembangkan dari analisa kekuatan-kelemahan yang telah dilakukan Analisis SWOT merupakan bagian dari proses perencanaan. Hal utama yang ditekankan adalah bahwa dalam proses perencanaan tersebut, suatu institusi membutuhkan penilaian mengenai kondisi saat ini dan gambaran ke depan yang mempengaruhi proses pencapaian tujuan institusi. Dengan analisa SWOT akan didapatkan karakteristik dari kekuatan utama, kekuatan tambahan, faktor netral, kelemahan utama dan kelemahan tambahan berdasarkan analisa lingkungan internal dan eksternal yang dilakukan.

Dari analisa tersebut potensi dari suatu institusi untuk bisa maju dan berkembang dipengaruhi oleh: bagaimana institusi memanfaatkan pengaruh dari luar sebagai kekuatan tambahan serta pengaruh lokal dari dalam yang bisa lebih dimaksimalkan (Philip Kotler, Donald.H Haider dan Irving Rein, 1993). Terdapat beberapa metodologi dalam penyusunan SWOT. Johnson dan Scholes menjelaskan bahwa dalam penyusunan SWOT terdapat empat langkah utama yang harus dilakukan, yaitu (Gerry Johnson dan Kevan Scholes, 1989):

1. Mengidentifikasi *existing strategy* yang telah ada dalam institusi sebelumnya. Strategi ini bisa jadi bukan merupakan strategi yang disusun berdasarkan kebutuhan institusi menghadapi gejala perubahan lingkungan eksternal yang ada melainkan merupakan strategi turunan

yang telah ada sejak lama dipegang institusi.

2. Mengidentifikasi perubahan-perubahan lingkungan yang dihadapi institusi dan masih mungkin terjadi di masa mendatang.
3. Membuat *cross tabulation* antara strategi yang ada saat ini dengan perubahan lingkungan yang ada.
4. Menentukan katagorisasi kekuatan dan kelemahan berdasarkan penilaian apakah strategi yang saat ini ada masih sesuai dengan perubahan lingkungan di masa mendatang: Jika masih sesuai strategi tersebut menjadi kekuatan/peluang, dan sudah tidak sesuai merupakan kelemahan.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Geometris Wilayah

Lokasi penelitian berada di Kota Surabaya Jawa Timur. Kota Surabaya sebagai ibukota Provinsi Jawa Timur terletak di tepi pantai utara Provinsi Jawa Timur atau tepatnya berada diantara 7° 9'-7° 21' Lintang Selatan dan 112° 36' - 112° 54' Bujur Timur. Batas wilayah administrasi Kota Surabaya:

- Sebelah utara: Selat Madura
- Sebelah selatan: Kabupaten Sidoarjo
- Sebelah timur: Selat Madura
- Sebelah barat: Kabupaten Gresik

Struktur geometri Jalan Raya Darmo termasuk kedalam jalan arteri sekunder yang memiliki kondisi perkerasan yang cukup baik dengan jenis perkerasan berupa aspal. Lebar jalan efektif Jalan Raya Darmo adalah 11 m, dengan 2 m sebelah kiri merupakan lajur khusus untuk pengguna sepeda motor.

3.2 Analisis Kinerja Lalu Lintas

Pada **Tabel 1** dapat dilihat bahwa rata-rata tingkat pelayanan jalan ruas Jalan Raya Darmo pada tahun 2011 sebelum adanya implementasi jalur khusus sepeda motor mempunyai LoS C. Tingkat LoS C pada ruas Jalan Raya Darmo menunjukkan bahwa kualitas tingkat pelayanan yang

dimiliki cukup baik dan stabil. Setelah adanya implementasi jalur khusus sepeda motor pada tahun yang sama (tahun 2011), tingkat pelayanan jalan yang dihasilkan ruas Jalan Raya Darmo tetap mempunyai LoS C.

Ruas Jalan	Arah Pergerakan	2011		2011 DP		2014 DP	
		Rata-rata V/C	LOS	Rata-rata V/C	LOS	Rata-rata V/C	LOS
JL Raya Darmo (Utara)	S-U	0,66	C	0,71	C	0,72	C
	U-S	0,61	C	0,65	C	0,68	C
JL Raya Darmo (Tengah)	S-U	0,66	C	0,72	C	0,71	C
	U-S	0,65	C	0,70	C	0,73	C
JL Raya Darmo (Selatan)	S-U	0,65	C	0,70	C	0,71	C
	U-S	0,65	C	0,71	C	0,72	C

Tabel 1. Rata-rata Level of Service (LoS)

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 Daro akan mengalami penurunan (LoS dibawah C). 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.

3.3 Analisis IPA

Sampel yang ditentukan berjumlah 100 orang dan akan diukur persepsi tingkat kesesuaian efektivitas lajur khusus sepeda motor di ruas Jalan Raya Darmo Surabaya. Variabel yang digunakan sebagai parameter penentuan adalah sebagai berikut:

1. Lebar Jalan
2. Rambu Rambu Khusus Jalur Sepeda Motor
3. Pembatas Jalur
4. Batas Kecepatan Sepeda Motor
5. Jam Jam Khusus Pelaksanaan
6. Keamanan Lajur Sepeda Motor
7. Kelancaran Lajur Sepeda Motor
8. Kenyamanan Lajur Sepeda Motor

Berdasarkan data yang telah diolah dapat diketahui bahwa nilai kepuasan sebesar 4,13 termasuk lebih besar daripada nilai kepentingan sebesar 3,65 yang menghasilkan nilai kesesuaian sebesar 1,13 sehingga dapat diketahui bahwa tingkat kepuasan pengguna terhadap implementasi lajur khusus sepeda motor di Jalan Raya Darmo sudah cukup optimal, karena total perbandingannya yang mempunyai nilai > 1 yaitu 1,13.

Berdasarkan diagram kartesius IPA tersebut didapat 1 variabel pada kuadran 4 yang akan dipertimbangkan untuk diperbaiki berdasarkan persepsi pengguna jalan, yaitu lebar jalan yang menurut persepsi pengguna masih berada pada level kurang memuaskan karena menurut pengguna, Jalan Raya Darmo perlu dilakukan pelebaran mengingat semakin meningkatnya volume kendaraan, terutama pada jam jam sibuk yang dikhawatirkan dapat menimbulkan potensi kemacetan.

3.4 Analisis SWOT dan IFAS EFAS

Kekuatan (strength)

- Kondisi jalan bagus dan tidak berlubang
- Lajur khusus tanpa celah sepanjang ruas Jalan Raya Darmo

Kelemahan (weakness)

- Belum terdapat jalur khusus putar balik untuk sepeda motor
- Belum terdapatnya tindakan tegas berupa sangsi dan ancaman bagi pengendara sepeda motor yang tidak menggunakan lajur khusus sepeda motor
- Kurangnya lampu penerangan, marka, dan rambu rambu lalu lintas
- Belum terdapatnya petugas khusus untuk mengawasi lajur khusus sepeda motor
- Belum terdapat aturan batas kecepatan untuk kendaraan bermotor
- Belum terdapat pembatas lajur permanen antara lajur khusus sepeda motor dengan lajur lain

Peluang (Opportunity)

- Mendidik pengguna sepeda motor untuk lebih tertib, teratur, dan disiplin
- Menekan angka kecelakaan antar kendaraan bermotor roda 2 dan roda 4
- Meningkatnya keamanan berlalu lintas

Ancaman (treaths)

- Terjadi peningkatan volume pada lajur sepeda motor khususnya saat *peak hour* (jam istirahat sekolah dan masuk kantor)
- Ketertiban berlalu lintas hanya mengandalkan kesadaran masyarakat saat berkendara
- Tidak adanya lajur khusus angkutan umum

Kuadran strategi di atas menunjukkan hasil evaluasi faktor eksternal dan faktor internal dari potensi dan masalah pada evaluasi implementasi lajur khusus sepeda motor pada ruas Jalan Raya Darmo Surabaya. Berdasarkan grafik tersebut diperoleh nilai X dan nilai Y yang masing-masing mewakili nilai faktor internal dan faktor eksternal. Nilai X = 0,03 dan untuk nilai Y = -0,02, apabila ditarik garis lurus antara kedua titik, maka titik terdapat pada kuadran IV yang merupakan kuadran *Diversification* yaitu kuadran pertumbuhan, tepatnya pada ruang H yaitu *conglomerate strategy*.

Artinya strategi pengembangan masing-masing kelompok dengan cara

koordinasi sektor itu sendiri. Sehingga pengembangan potensi kesempatan dan kekuatan secara internal dapat dilakukan secara bersamaan dengan penanganan ancaman dan kelemahan secara eksternal tanpa harus menunggu penyelesaian program lain secara bertahap. Sehingga, perencanaan dapat dilakukan dengan cara:

1. Penambahan lampu penerangan jalan pada ruas Jalan Raya Darmo Surabaya.
2. Penambahan marka, dan rambu rambu lalu lintas pendukung.
3. Perencanaan lajur angkutan umum.
4. Penambahan petugas khusus untuk membantu mengalihkan pengguna jalan pada jam jam sibuk ke jalan alternatif lainnya.
5. Penerapan sanksi tegas untuk pengguna sepeda motor yang tidak menggunakan lajur khusus sepanjang ruas Jalan Raya Darmo Surabaya.

Pengembangan konsep sistem jaringan transportasi pendukung.

4. KESIMPULAN DAN SARAN

4.1 Kesimpulan

Kesimpulan dari hasil analisis yang dilakukan untuk melakukan evaluasi pada implementasi lajur khusus sepeda motor sepanjang ruas Jalan Raya Darmo dengan menggunakan 100 sampel pengguna sepeda motor di ruas jalan tersebut didapatkan hasil bahwa:

1. Implementasi penggunaan lajur khusus sepeda motor pada ruas Jalan Raya Darmo Surabaya memberikan pengaruh positif terhadap kelancaran lalu lintas.
2. Kinerja jalan pada ruas Jalan Raya Darmo Surabaya cenderung mempunyai nilai stabil, dengan LoS C baik sebelum maupun sesudah dilakukannya penerapan lajur khusus sepeda motor. Kondisi ini merupakan bukti tingkat efektivitas yang tinggi pada penerapan lajur khusus, karena apabila dilihat dari data 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.

3. Berdasarkan persepsi pengguna lajur khusus sepeda motor pada ruas Jalan Raya Darmo, tingkat kesesuaian efektivitas implementasi lajur khusus sepeda motor di Jalan Raya Darmo sudah cukup optimal, karena total perbandingan tingkat kepuasan dan kepentingan yang mempunyai nilai >1 yaitu sebesar 1,13. Kemudian, dari 8 variabel yang dinilai pada analisis IPA, sebanyak 4 variabel berada pada kuadran 1 yang menunjukkan bahwa variabel tersebut dianggap penting dan sangat baik, yaitu variabel kemanan lajur sepeda motor; kelancaran lajur sepeda motor; kenyamanan lajur sepeda motor; serta batas kecepatan sepeda motor. Pada kuadran 2 terdapat 2 variabel yang dinilai masyarakat kurang penting tetapi memiliki kualitas pelayanan yang baik yaitu adanya pembatas jalur dan rambu khusus jalur sepeda motor. Pada kuadran 3 dengan prioritas rendah terdapat 1 variabel, yaitu jam jam khusus pelaksanaan lajur khusus di ruas Jalan Raya Darmo. Sedangkan pada kuadran 4, yang mengindikasikan bahwa variabel tersebut harus menjadi prioritas adalah lebar jalan. Menurut persepsi masyarakat, lebar Jalan Raya Darmo masih berada pada level kurang memuaskan karena belum bisa

menampung kendaraan yang melintasi ruas Jalan Raya Darmo.

4. Berdasarkan hasil perhitungan analisis SWOT dan IFAS EFAS, strategi pengembangan lajur khusus sepeda motor pada ruas Jalan Raya Darmo Surabaya terdapat pada kuadran IV yang merupakan kuadran Diversification yaitu kuadran pertumbuhan pada ruang H yaitu conglomerate strategy. Artinya strategi pengembangan internal dan eksternal, seperti penambahan lampu penerangan jalan pada ruas Jalan Raya Darmo Surabaya; penambahan marka, dan rambu rambu lalu lintas pendukung; perencanaan lajur angkutan umum; penambahan petugas khusus untuk membantu mengalihkan pengguna jalan pada jam jam sibuk ke jalan alternatif lainnya; penerapan sanksi tegas untuk pengguna sepeda motor yang tidak menggunakan lajur khusus sepanjang ruas Jalan Raya Darmo Surabaya; pengembangan konsep sistem jaringan transportasi pendukung dapat dilakukan secara bersamaan.

4.2 Saran

Untuk memperbaiki pelayanan pada ruas Jalan Raya Darmo Kota Surabaya perlu adanya rekayasa lalu lintas yang bisa difungsikan secara cepat dan tepat. Beberapa saran yang dapat dilakukan seperti :

1. Untuk menghindari hal-hal yang mengakibatkan terjadinya kecelakaan dan kemacetan maka diperlukan peran dari beberapa pihak agar terjadi kenyamanan dan keselamatan di jalan.
2. Perlu adanya pengawasan rutin terhadap rambu lalu lintas sebagai penangan terhadap bahaya kecelakaan dan kemacetan.
3. Di sisi lain perlu juga dilakukan penelitian mengenai sistem jaringan yang mendukung sistem transportasi secara keseluruhan di Kota Surabaya, seperti evaluasi dan perencanaan jalur

husus pejalan kaki, jalur khusus angkutan umum, serta jalur khusus kendaraan tidak bermotor. Hal tersebut penting dilakukan mengingat pengguna ruas Jalan Raya Darmo tidak hanya pengguna kendaraan bermotor saja.

5. DAFTAR PUSTAKA

- Ali , Muhammad. 1985. *Penelitian Pendidikan Prosedur dan Strategi*. Bandung. Aksara.
- Bina Marga, 1997. *Manual Kapasitas Jalan Indonesia: Jalan Perkotaan*, Bina Marga. Bandung
- Budiarti, A dan Mahmuda, A, M, H 2007, *Rekayasa Lalui Lintas*, Lembaga Pengemban Pendidikan (LPP) UNS dan UNS Press, Surakarta.
- Cleland, David I and King, William R. 1975. *System Analysis and Project Management*. Mc Graw-Hill Kogakusha, Ltd. Tokyo.
- Fairuz, Mohammad. (28 Oktober 2010). *Faicup. Contoh Proposal Penelitian*.
- Harnen, S. 2007. *Keselamatan Transportasi Jalan, Strategi, Kelembagaan, Dan Program Aksi Dalam Pembentukan Transportasi Jalan Universitas Brawijaya Malang*
- Isfanari, 2011. *Kajian Karakteristik Angkutan Ojek Sepeda Motor Dan Cidomo Di Kota Mataram*.
- Koentjaraningrat. 1990. *Metode-Metode Penelitian Masyarakat*. Jakarta : Pustaka Jaya.
- Martilla, dan James, J.C. (1977). *Importance Performance Analysis*.
Journal of Marketing 41, 13-17
- Manheim, Marvin L.. 1979. *Fundamental of Transportation System Analysis, Volume I: Base Concept*. The MIT Press. New York.