

WARTA

Dishub dan Pakar Transportasi Sebut Survei Surabaya Kota Termacet Tak Sesuai Kenyataan

Achmad Sarjono - SURABAYA.WARTA.CO.ID

Jan 14, 2022 - 23:59



SURABAYA - Pemerintah Kota (Pemkot) Surabaya menanggapi adanya hasil survey dari Global Traffic Scorecard pada 2021 yang dirilis INRIX. Yakni, sebuah perusahaan analisis data lalu lintas (lalin) yang merilis bahwa Surabaya menjadi

kota termacet di Indonesia.

Kepala Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Surabaya Tundjung Iswandaru menyatakan, bahwa berdasarkan data yang dimiliki oleh Dinas Perhubungan, lalu lintas di Kota Surabaya saat ini dinyatakan cukup baik atau relatif lancar.

“Ditandai dengan survei dan data kami bahwa vc ratio di Kota Surabaya cukup bagus, yaitu 0,6 berarti masih kondisi yang cukup bagus. Artinya, kendaraan yang melewati jalan tersebut masih bisa ditampung,” kata Tundjung saat menggelar konferensi pers di Kantor Dinas Komunikasi dan Informatika Surabaya, Jumat (14/1/2022).

Sedangkan untuk kecepatan rata-rata atau kecepatan antar kendaraan, berada di angka 40 sampai 41. Kemudian, terkait dengan adanya 63 jam atau waktu kehilangan akibat kemacetan, Tundjung menguraikan, apabila dibagi menjadi 360 hari, maka sekitar 10 saja menit waktu yang terbuang di setiap kemacetan.

Tundjung mengaku, tidak mengetahui indikator apa saja yang digunakan oleh perusahaan tersebut dengan menjadikan Surabaya sebagai kota termacet di Indonesia. Sebab, bila dilihat pada situasi dan kondisi, Kota Surabaya hanya menunjukkan kemacetan pada pagi dan sore hari.

“Saya tidak tahu yang menjadi dasar apa Surabaya menjadi kota termacet, mereka dihubungi juga tidak bisa. Tapi di situ ditulis bahwa membandingkan jam sibuk dengan jam tidak sibuk, memang ada waktu yang terbuang, tetapi mereka tidak berbicara soal waktu yang ditempuh,” ungkap dia.

Oleh karena itu, sebagai upaya untuk menekan angka kemacetan di Kota Surabaya, pihaknya akan memperbanyak moda transportasi, seperti angkutan massal. Bahkan, di tahun 2022 ini pihaknya mengaku akan mengembangkan feeder.

“Kita juga ada Suroboyo Bus hingga BTS Trans Semanggi Suroboyo, tahun ini juga ada rencana pengadaan feeder sebanyak 36 unit. Mungkin kita menggunakan mobil yang cukup bagus, tapi disesuaikan dengan lebar jalan yang ada,” jelas dia.

Di tempat yang sama, Kasatlantas Polrestabes Surabaya, AKBP Teddy Chandra menjelaskan, bahwa Polrestabes Surabaya setiap hari melakukan pengaturan, penjagaan, dan patroli di bidang lalu lintas dengan melakukan pemetaan waktu, terkait ruas jalan di Kota Surabaya yang terjadi peningkatan volume kendaraan.

“Secara aplikatif kami akan menugaskan personel dan mempertebal personel bila terjadi kemacetan di suatu titik di Kota Surabaya. Untuk Kota Surabaya berdasarkan tugas kami di bidang lalu lintas, arus lalu lintas bersifat situasional,” jelas AKBP Teddy Chandra.

Ia juga memaparkan bahwa kepadatan arus lalu lintas di sejumlah ruas jalan Surabaya terjadi saat pagi hari ketika masyarakat mulai beraktifitas. Ini disebabkan pula karena Surabaya menjadi daerah aglomerasi keluar masuknya kendaraan para pekerja dari dalam maupun luar kota.

“Ada masyarakat dari luar Kota Surabaya, tentunya terjadi peningkatan volume

ketika pagi hari dan pada sore hari saat mereka pulang kerja. Kemudian secara situasional ketika di ruas jalan tersebut terdapat kegiatan yang bersifat insidental (aksi unjuk rasa),” papar dia.

Selanjutnya adalah faktor cuaca. Menurut dia, dengan adanya curah hujan dan terjadinya genangan air, menyebabkan kendaraan memperlambat laju kecepatan dan bisa menimbulkan antrian yang panjang. Namun, kemacetan yang terjadi di Kota Surabaya, tidak membuat arus lalu lintas menjadi terhenti, melainkan tetap bisa bergerak.

“Jumlah traffic light yang ada di Kota Surabaya dan bidang jalur kereta api juga bisa menjadi hambatan. Tetapi pantauan kami selaku petugas di lapangan, lalu lintas Kota Surabaya masih masuk kategori aman dan lancar,” tegas dia.

Sementara itu, Pakar Laboratorium Transportasi Institut Teknologi Sepuluh (ITS) Nopember Surabaya, Hera Widyawati menjelaskan, pihaknya juga tidak bisa menghubungi perusahaan analisis data lalu lintas tersebut. Oleh karena itu, terus melakukan pemantauan melalui pemberitaan pada beberapa media.

“Perhitungannya adalah selisih gate (gerbang) antara pada waktu macet dan tidak macet. Jadi kalau macetnya pendek, maka gate-nya banyak, kalau melihat dari itu akan susah,” jelas dia.

Padahal, menurut dia, kemacetan yang terjadi di Kota Surabaya adalah pada waktu tertentu, serta pada beberapa akses keluar masuk kendaraan di Kota Pahlawan. Indikator lainnya adalah menggunakan GPS anonim.

“Dulu kami memiliki ide, bahwa untuk melihat suatu kepadatan jalan adalah menggunakan big data yang diambil dari mobile atau dari provider. Kemudian yang tidak bisa terdeteksi adalah jenis kendaraan,” ujar dia.

Sebagai pengamat sekaligus pengguna jalan, ia menyampaikan, bahwa arus lalu lintas Kota Surabaya masih bisa terjangkau. Maka, menurut dia alangkah lebih bijak bila melihat sebuah kemacetan adalah berdasarkan travel time.

“Kalau kita mau melihat suatu kemacetan, satu jalan saja itu mungkin akan berbeda dengan kalau kita melihat beberapa jalan. Jadi mungkin akan lebih bijak kalau kita melihat travel time,” ungkap dia.

Senada dengan hal tersebut, Pakar Laboratorium Transportasi Institut Teknologi Sepuluh (ITS) Nopember Surabaya Wahyu Herianto menyampaikan, bahwa dia juga heran dengan kesimpulan survei tersebut. Menurut dia, apabila survei yang dilakukan pada tahun 2021 saat pandemi dan pengguna angkutan umum yang kurang maksimal, maka bisa menjadi catatan penting.

“Sebetulnya melalui aplikasi Maps akan memudahkan para pengguna untuk memantau kepadatan lalu lintas. Semoga di masa depan bila angkutan umum semakin banyak, maka pengguna kendaraan pribadi bisa beralih atau pindah ke angkutan umum,” kata dia.

Ia menambahkan, apabila melihat situasi kepadatan lalu lintas sebelum dan sesudah pandemi Covid-19, terlihat bahwa kondisi saat ini level service di Kota Surabaya menunjukkan pada kategori C. Artinya, cukup bagus, padahal sebelum

pandemi Kota Surabaya berada pada kategori D yang berarti relatif macet.

“Jika survei dilakukan pada saat pandemi, artinya belum normal bila kita semua tidak berupaya agar pengendara kendaraan pribadi itu beralih ke angkutan umum, maka akan terjadi Surabaya semakin macet,” pungkasnya. (*)