

IMPLEMENTASI PRROGRAM *INTELLIGENT TRANSPORT SYSTEM (ITS)*

(Studi Kasus Di Kota Surabaya)



UNESA
Universitas Negeri Surabaya

Oleh :

Ayu Rahmawati	(094674004)
Rizki Al Kharim	(094674015)
Anita Mustika D.	(094674020)
Yossi Wahyu A.	(094674035)

PROGRAM STUDI S1 ILMU ADMINISTRASI NEGARA

FAKULTAS ILMU SOSIAL

UNIVERSITAS NEGERI SURABAYA

2012

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Pelayanan publik sebagai salah satu fungsi utama pemerintah adalah sebagai upaya untuk pemenuhan kebutuhan masyarakat atas pengadaan jasa yang diperlukan masyarakat. Pemenuhan kepentingan dan kebutuhan masyarakat sangat menentukan bagi kelangsungan dan tegaknya sistem pemerintahan.

Pelayanan publik yang banyak dikenal dengan sifat birokratis dan banyak mendapat keluhan dari masyarakat pelanggannya, antara lain disebabkan masih belum memperhatikan kepentingan masyarakat pengguna. Paradigma yang dipergunakan para pengelola pelayanan publik cenderung lebih bersifat direktif yang hanya memperhatikan atau mengutamakan kepentingan pimpinan organisasinya saja.

Masyarakat sebagai pengguna seperti tidak memiliki kemampuan apapun wujud berkreasi, suka tidak suka, mau tidak mau, mereka harus tunduk kepada pengelolanya. Seharusnya, pelayanan publik dikelola dengan paradigma yang bersifat supportif dimana lebih memfokuskan diri kepada kepentingan masyarakatnya, pengelola pelayanan harus mampu bersikap menjadi pelayan yang sadar untuk melayani dan bukan dilayani (Larasati, 2007:36).

Sejalan dengan perkembangan teknologi sebagai dampak dari arus globalisasi yang semakin deras, Negara di seluru dunia dihadapkan dengan suatu keadaan yang serba cepat dan instan. Teknologi memberikan suatu perubahan tersendiri bagi kemajuan peradapan masyarakat dunia. Teknologi yang paling pesat berkembang saat ini yaitu teknologi transportasi dan komunikasi. Kedua teknologi tersebut keberadaannya dipergunakan di setiap lini kehidupan manusia. Arus dinamika yang deras dengan kemajuan teknologi membuat suatu pemerintahan dalam suatu Negara harus fleksibel dan dinamis menghadapi perubahan tersebut. Pemerintah dituntut aktif dalam memberikan pelayanan demi terselenggaranya Negara yang sejahtera dan makmur.

Banyak harapan yang dari rakyat untuk Negara dalam memenuhi kebutuhan yang diinginkan rakyatnya. Salah satu kebutuhan tersebut yaitu adanya transportasi. Transportasi

merupakan kebutuhan fundamental yang harus dipenuhi Negara untuk mensejahterakan rakyatnya. Banyak hal yang dilakukan untuk memberi transportasi yang layak kepada rakyat yaitu dengan pembuatan jalan raya sebagai prasarana utama dalam transportasi, angkutan missal, pemenuhan rambu-rambu lalu lintas dan lain-lain. Untuk memenuhi kebutuhan tersebut secara efektif, efisien, aman, dan nyaman suatu pemerintahan harus menggunakan teknologi. Dengan teknologi pemerintah akan lebih mudah dalam melayani kebutuhan masyarakat.

Salah satu instansi yang sudah menggunakan unsur teknologi canggih dalam melayani dan penyediaan kebutuhan dalam bidang transportasi yaitu Dinas Perhubungan Kota Surabaya. Dimana Dinas perhubungan Kota Surabaya menerapkan program sistem transportasi pintar (*Intelligent Transport System*) dengan memasang traffic cam dan traffiv surveillance di tiap persimpangan di kota Surabaya. Dengan adanya program tersebut diharapkan kondisi lalu lintas di Kota Surabaya akan terpantau secara integrasi guna mengurangi kemacetan di kota Surabaya (Dinas Perhubungan Kota Surabaya, 2012). Menurut Kepala Dinas Perhubungan Surabaya, Eddi saat ditemui di kantornya, Jumat (23/12), mengatakan “untuk penggunaan ITS di Surabaya ini baru dipakai di jalan protokol mulai dari TL Raya Darmo Al-Falah, Dr Soetomo-Diponegoro, Embong Malang- Blauran sampai ke Pahlawan-Tembaan” (Suarakawan, 2012).

Suatu program merupakan bagian teknis dari sebuah kebijakan yang nantinya akan di implementasikan. Program ITS yang di gagas oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya tidak akan bernilai apa-apa dan dinilai gagal jika tidak di implementasikan. Implementasi merupaka suatu yang cukup fundamental dalam sebuah kebijakan karena berhasil atau tidaknya kebijakan tersebut dapat dilihat ketika sudah diimplementasikan. Untuk itu perlu kajian implementasi yang merupakan suatu proses merubah gagasan atau program mengenai tindakan dan bagaimana kemungkinan cara menjalankan perubahan tersebut dalam hal ini yaitu program ITS. Dalam menganalisis bagaimana proses implementasi program ITS itu berlangsung secara efektif dapat dilihat dari berbagai model implementasi kebijakan. Dalam melaksanakan kajian Implementasi program *Intelligent Transport System* (ITS) dengan memasang traffic cam dan traffiv surveillance di tiap persimpangan di Kota Surabaya ini, dengan melihat model implementasi dari Geogre C. Edward III. Menurut Geogre C. Edward III dalam Mulyono (2009) dalam model ini menyatakan, suatu implementasi akan berhasil

jika memenuhi 4 faktor yaitu komunikasi, resources, disposisi dan struktur birokrasi. Dalam penelitian Implementasi program *intelligent transport system* (ITS) dengan memasang traffic cam dan traffic surveillance di tiap persimpangan di Kota Surabaya ini, penulis membatasi dan memfokuskan variable-variabel implementasi dari Geogre C. Edward III. Sehubungan dengan hal-hal yang telah dipaparkan tersebut di atas maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan Judul : ***“Implementasi Program Intelligent Transport System (ITS) (Studi Kasus Di Kota Surabaya)”***.

1.2 Rumusan Masalah Penelitian

Berdasarkan latar belakang permasalahan di atas, dapat dilihat bahwa sebelum penggunaan *intelligent transport system* sering terjadi kemacetan di persimpangan kota surabaya. Dengan adanya Implementasi program *intelligent transport system* (ITS) dengan memasang traffic cam dan traffic surveillance di tiap persimpangan di Kota Surabaya diharapkan permasalahan - permasalahan tersebut dapat diatasi. Dengan mengadopsi teori-teori implementasi dari Geogre C. Edward III, dan pengaruhnya implementasi *intelligent transport system* terhadap bidang transportasi maka peneliti memfokuskan faktor-faktor yang mempengaruhi implementasi *intelligent transport system* (ITS) di Kota Surabaya yaitu pada faktor :

1. Komunikasi,
2. Resources, dan
3. Disposisi
4. Struktur Birokrasi

Dengan demikian permasalahan dalam penelitian ini dapat dirumuskan sebagai berikut:

“Bagaimanakah implementasi Program Intelligent Transport System (ITS) (Studi Kasus di Kota Surabaya)”.

1.3 Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan :

1. Analisis pelaksanaan Program *Intelligent Transport System* (ITS) di Kota Surabaya di lihat dari komunikasi, resources, Disposisi dan Struktur Birokrasi.

1.4 Kegunaan Penelitian

Dari hasil penelitian ini diharapkan dapat mencapai beberapa manfaat diantaranya adalah:

1. Implikasi praktis.

Melalui penelitian ini diharapkan dapat memberikan implikasi praktis dalam implementasi program di Dinas Pehubungan Kota Surabaya serta bahan masukan bagi Dinas Pehubungan Kota Surabaya dalam rangka meningkatkan efisiensi dan efektivitas pelayanan dengan adanya sistem transportasi pintar. Bahan masukan bagi Dinas Perhubungan Kota Surabaya dalam rangka meningkatkan efisiensi dan efektivitas pelayanan sistem transportasi.

2. Implikasi Teoritik.

Melalui penelitian ini diharapkan akan mempunyai implikasi teoritis dalam kajian teori tentang implementasi kebijakan publik dalam upaya peningkatan pelayanan pada masyarakat. Dari hasil penelitian ini dimanfaatkan sebagai acuan / referensi bagi penelitian selanjutnya yang berhubungan dengan implementasi kebijakan khususnya Implementasi Kebijakan Sistem Transportasi. Tidak hanya itu penelitian ini juga berguna untuk mengkaji kajian teori tentang implementasi kebijakan publik dalam upaya peningkatan pelayanan pada masyarakat khususnya pelayanan transportasi.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Implementasi Kebijakan

Pelaksanaan kebijakan publik harus diturunkan dalam serangkaian petunjuk pelaksanaan dan petunjuk teknis yang berlaku internal dalam birokrasi. Sedangkan dari sisi masyarakat, yang penting adalah adanya suatu standar pelayanan publik, yang menjabarkan pada masyarakat apa pelayanan yang menjadi haknya, siapa yang bisa mendapatkannya, apa persyaratannya, juga bagaimana bentuk layanan itu. Hal ini akan mengikat pemerintah (negara) sebagai pemberi layanan dan masyarakat sebagai penerima layanan.

Kebijakan menurut James E. Anderson dalam (Islamy 2001:17), yaitu : “ *A purposive course of action followed by an actor or set of factor in dealing with a problem or matter of concern*” (serangkaian tindakan yang mempunyai tujuan tertentu yang diikuti dan dilaksanakan oleh seseorang pelaku atau kelompok pelaku guna memecahkan suatu masalah tertentu).

Dengan pengertian-pengertian kebijakan publik di atas disimpulkan bahwa kebijakan adalah serangkaian tindakan pemerintah yang bersifat mengatur dalam rangka merespon permasalahan yang dihadapi masyarakat dan mempunyai tujuan tertentu, berorientasi kepada kepentingan publik (masyarakat) dan bertujuan untuk mengatasi masalah, memenuhi keinginan dan tuntutan seluruh anggota masyarakat. Kebijakan juga memuat semua tindakan pemerintah baik yang dilakukan maupun tidak dilakukan oleh pemerintah yang dalam pelaksanaannya terdapat unsur pemaksaan kepada pelaksana atau pengguna kebijakan agar dipatuhi, hal ini sejalan dengan pendapat *Easton* (Islamy, 2001:19) bahwa kebijakan mengandung nilai paksaan yang secara sah dapat dilakukan pemerintah sebagai pembuat kebijakan.

Kebijakan publik masih bersifat umum, untuk mengetahui kebijakan ada tiga bagian dalam kebijakan itu sendiri yaitu formulasi, implementasi dan evaluasi. Suatu kebijakan akan percuma jika baik pada tahap perencanaannya saja (formulasi) tetapi tidak pernah diimplementasi. Implementasi kebijakan merupakan sesuatu yang sangat fundamental dalam suatu kebijakan publik. Kebijakan publik akan diketahui tepat tidaknya

ketika kebijakan tersebut sudah diimplementasikan. Kebijakan yang akan diimplementasikan akan tersusun dalam suatu program-program yang lebih khusus sehingga tujuan dari kebijakan tersebut akan lebih jelas dan tepat sasaran.

Terkait dengan latar belakang diatas kebijakan di atas, program ITS termasuk kedalam kebijakan publik dalam bidang transportasi yang bertujuan untuk memberikan pelayanan kepada masyarakat tentang transportasi. Dalam program ITS yang di implementasikan di persimpangan titik jalan di Kota Surabaya diharapkan memberi manfaat untuk mengurangi kemacetan yang sangat diinginkan oleh warga surabaya, hal tersebut sejalan dengan pendapat Riant Nugroho (2003:51) bahwa kebijakan publik adalah jalan mencapai tujuan bersama yang dicita-citakan.

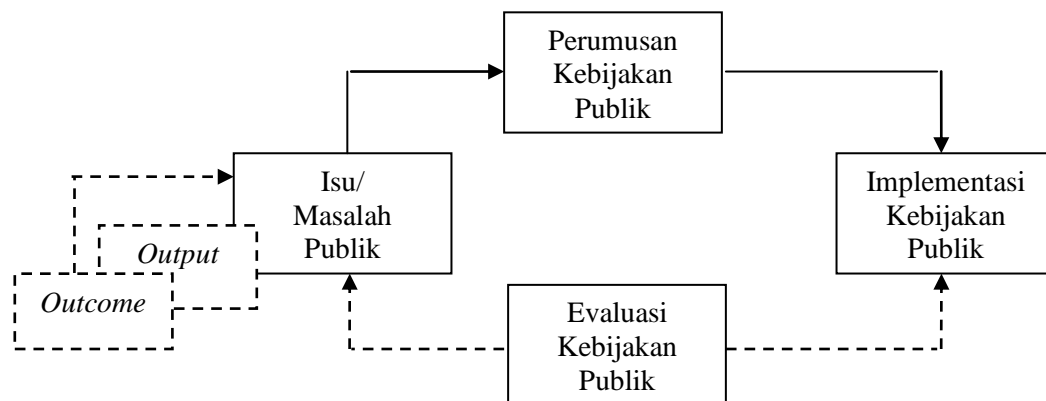
Implementasi pada sisi yang lain merupakan fenomena yang kompleks yang mungkin dapat dipahami sebagai proses, keluaran (*output*) maupun sebagai hasil. George Edward III membatasi dimana implementasi dapat dimulai dari kondisi abstrak dan sebuah pertanyaan tentang apakah syarat agar implementasi kebijakan dapat berhasil, menurut George C. Edwards III ada empat variabel dalam kebijakan publik yaitu Komunikasi (Communications), Sumber Daya (resources), sikap (dispositions atau attitudes) dan struktur birokrasi (bureaucratic structure) (Mulyono, 2009).

Menurut Solichin (2004:64) sesuai kamus Webster merumuskan *to implement* (mengimplementasikan) yang berarti menyediakan sarana untuk melaksanakan sesuatu dan *to give practical effect to* (menimbulkan dampak atau akibat terhadap sesuatu) termasuk tindakan yang dipilih oleh pemerintah untuk dilaksanakan atau tidak dilaksanakan. Implementasi kebijakan merupakan penerapan dari kebijakan publik yang telah dirumuskan, dan bermuara kepada hasil yang dapat berupa kebijakan itu sendiri maupun manfaat yang dapat dirasakan oleh pemanfaat, sehingga implementasi kebijakan perlu dikaji lebih dalam apakah implementasi tersebut berhasil sesuai dengan tujuan atau dampak dari kebijakan karena implementasi merupakan aspek yang penting dari keseluruhan proses kebijakan yang menghasilkan *out put* yang menyangkut seberapa besar perubahan yang dicapai dari tujuan yang telah diprogramkan dan perubahan tersebut mudah di ukur, sebagai mana diungkapkan oleh Udoji dalam Solichin (2004:59) dimana pelaksanaan kebijakan adalah sesuatu yang penting, bahkan mungkin jauh lebih penting dari pada pembuatan kebijakan.

Penjelasan pendapat para ahli diatas yang menyatakan bahwa implementasi kebijakan merupakan suatu tindakan yang terarah berupa kebijakan atau program untuk menjawab terhadap permasalahan dengan upaya memecahkan, mengurangi dan mencegah terjadinya keburukan dan berusaha adanya perbaikan dan inovasi yang akan menimbulkan dampak atau perubahan di masyarakat. Perlu ditekankan bahwa implementasi kebijakan tidak akan ada apabila tujuan dan sasaran belum ditetapkan atau diidentifikasi oleh pembuat kebijakan, sehingga dari peraturan perundang-undangan yang telah tersedia perlu adanya tindakan dengan merumuskan semua yang direncanakan menjadi kebijakan yang dioperasionalkan, sebagaimana digambarkan dalam siklus skematik kebijakan public sebagai berikut.

Gambar 2.1

Siklus Skematik Kebijakan Publik



Sumber : Riant Nugroho (2003:73)

Implementasi kebijakan merupakan suatu analisis dengan lebih melakukan retropeksi dari pada prospeksi dengan tujuan ganda, yaitu : pertama memberi informasi bagaimana program-program tersebut dapat terlaksana, kedua menunjukkan faktor-faktor yang dapat diubah agar diperoleh capaian hasil yang lebih baik yang dapat memberikan perubahan implementasi atau program baru.

Penerapan model implementasi merupakan tahapan pelaksanaan oleh pembuatan kebijakan dan masyarakat yang dipengaruhi sesuai dengan tujuan, jika implementasi

yang diterapkan tidak tepat maka tidak akan mengurangi permasalahan bahkan mengalami kegagalan.

Salah satu model implementasi yang cukup bagus dalam menggambarkan fenomena implementasi yang ada dilapangan terkait dalam implementasi program ITS yaitu model Geogre C. Edward III. Dimana model ini menekankan 4 faktor penentu keberhasilan suatu implemtasi suatu program. Faktor –faktor yang berpengaruh dalam implementasi menurut George C. Edwards III dalam Mulyono (2009) sebagai berikut :

a. Komunikasi

Implementasi akan berjalan efektif apabila ukuran-ukuran dan tujuan-tujuan kebijakan dipahami oleh individu-individu yang bertanggungjawab dalam pencapaian tujuan kebijakan. Kejelasan ukuran dan tujuan kebijakan dengan demikian perlu dikomunikasikan secara tepat dengan para pelaksana. Konsistensi atau keseragaman dari ukuran dasar dan tujuan perlu dikomunikasikan sehingga implementors mengetahui secara tepat ukuran maupun tujuan kebijakan itu. Komunikasi dalam organisasi merupakan suatu proses yang amat kompleks dan rumit. Seseorang bisa menahannya hanya untuk kepentingan tertentu, atau menyebarkanluaskannya. Di samping itu sumber informasi yang berbeda juga akan melahirkan interpretasi yang berbeda pula. Agar implementasi berjalan efektif, siapa yang bertanggungjawab melaksanakan sebuah keputusan harus mengetahui apakah mereka dapat melakukannya. Sesungguhnya implementasi kebijakan harus diterima oleh semua personel dan harus mengerti secara jelas dan akurat mengenai maksud dan tujuan kebijakan. Jika para aktor pembuat kebijakan telah melihat ketidakjelasan spesifikasi kebijakan sebenarnya mereka tidak mengerti apa sesungguhnya yang akan diarahkan. Para implemetor kebijakan bingung dengan apa yang akan mereka lakukan sehingga jika dipaksakan tidak akan mendapatkan hasil yang optimal. Tidak cukupnya komunikasi kepada para implementor secara serius mempengaruhi implementasi kebijakan.

b. Sumberdaya

Tidak menjadi masalah bagaimana jelas dan konsisten implementasi program dan bagaimana akuratnya komunikasi dikirim. Jika personel yang bertanggungjawab untuk melaksanakan program kekurangan sumberdaya dalam melakukan tugasnya.

Komponen sumberdaya ini meliputi jumlah staf, keahlian dari para pelaksana, informasi yang relevan dan cukup untuk mengimplementasikan kebijakan dan pemenuhan sumber-sumber terkait dalam pelaksanaan program, adanya kewenangan yang menjamin bahwa program dapat diarahkan kepada sebagaimana yang diharapkan, serta adanya fasilitas-fasilitas pendukung yang dapat dipakai untuk melakukan kegiatan program seperti dana dan sarana prasarana.

Sumberdaya manusia yang tidak memadai (jumlah dan kemampuan) berakibat tidak dapat dilaksanakannya program secara sempurna karena mereka tidak bisa melakukan pengawasan dengan baik. Jika jumlah staf pelaksana kebijakan terbatas maka hal yang harus dilakukan meningkatkan skill/kemampuan para pelaksana untuk melakukan program. Untuk itu perlu adanya manajemen SDM yang baik agar dapat meningkatkan kinerja program. Ketidakmampuan pelaksana program ini disebabkan karena kebijakan konservasi energi merupakan hal yang baru bagi mereka dimana dalam melaksanakan program ini membutuhkan kemampuan yang khusus, paling tidak mereka harus menguasai teknik-teknik kelistrikan.

Informasi merupakan sumberdaya penting bagi pelaksanaan kebijakan. Ada dua bentuk informasi yaitu informasi mengenai bagaimana cara menyelesaikan kebijakan/program serta bagi pelaksana harus mengetahui tindakan apa yang harus dilakukan dan informasi tentang data pendukung kepatuhan kepada peraturan pemerintah dan undang-undang. Kenyataan dilapangan bahwa tingkat pusat tidak tahu kebutuhan yang diperlukan para pelaksana dilapangan. Kekurangan informasi/pengetahuan bagaimana melaksanakan kebijakan memiliki konsekuensi langsung seperti pelaksana tidak bertanggungjawab, atau pelaksana tidak ada di tempat kerja sehingga menimbulkan inefisien. Implementasi kebijakan membutuhkan kepatuhan organisasi dan individu terhadap peraturan pemerintah yang ada.

Sumberdaya lain yang juga penting adalah kewenangan untuk menentukan bagaimana program dilakukan, kewenangan untuk membelanjakan/mengatur keuangan, baik penyediaan uang, pengadaan staf, maupun pengadaan supervisor.

Fasilitas yang diperlukan untuk melaksanakan kebijakan/program harus terpenuhi seperti kantor, peralatan, serta dana yang mencukupi. Tanpa fasilitas ini mustahil program dapat berjalan.

c. Disposisi atau Sikap

Salah satu faktor yang mempengaruhi efektifitas implementasi kebijakan adalah sikap implementor. Jika implementor setuju dengan bagian-bagian isi dari kebijakan maka mereka akan melaksanakan dengan senang hati tetapi jika pandangan mereka berbeda dengan pembuat kebijakan maka proses implementasi akan mengalami banyak masalah.

Ada tiga bentuk sikap/respon implementor terhadap kebijakan ; kesadaran pelaksana, petunjuk/arahan pelaksana untuk merespon program kearah penerimaan atau penolakan, dan intensitas dari respon tersebut. Para pelaksana mungkin memahami maksud dan sasaran program namun seringkali mengalami kegagalan dalam melaksanakan program secara tepat karena mereka menolak tujuan yang ada didalamnya sehingga secara sembunyi mengalihkan dan menghindari implementasi program. Disamping itu dukungan para pejabat pelaksana sangat dibutuhkan dalam mencapai sasaran program.

Dukungan dari pimpinan sangat mempengaruhi pelaksanaan program dapat mencapai tujuan secara efektif dan efisien. Wujud dari dukungan pimpinan ini adalah Menempatkan kebijakan menjadi prioritas program, penempatan pelaksana dengan orang-orang yang mendukung program, memperhatikan keseimbangan daerah, agama, suku, jenis kelamin dan karakteristik demografi yang lain. Disamping itu penyediaan dana yang cukup guna memberikan insentif bagi para pelaksana program agar mereka mendukung dan bekerja secara total dalam melaksanakan kebijakan/program.

d. Struktur Birokrasi

Membahas badan pelaksana suatu kebijakan, tidak dapat dilepaskan dari struktur birokrasi. Struktur birokrasi adalah karakteristik, norma-norma, dan pola-pola hubungan yang terjadi berulang-ulang dalam badan-badan eksekutif yang mempunyai hubungan baik potensial maupun nyata dengan apa yang mereka miliki dalam menjalankan kebijakan. Van Horn dan Van Meter menunjukkan beberapa unsur yang mungkin berpengaruh terhadap suatu organisasi dalam implementasi kebijakan, yaitu:

- 1) Kompetensi dan ukuran staf suatu badan;

- 2) Tingkat pengawasan hirarkhis terhadap keputusan-keputusan sub unit dan proses-proses dalam badan pelaksana;
- 3) Sumber-sumber politik suatu organisasi (misalnya dukungan di antara anggota legislatif dan eksekutif);
- 4) Vitalitas suatu organisasi;
- 5) Tingkat komunikasi “terbuka”, yaitu jaringan kerja komunikasi horizontal maupun vertikal secara bebas serta tingkat kebebasan yang secara relatif tinggi dalam komunikasi dengan individu-individu di luar organisasi;
- 6) Kaitan formal dan informal suatu badan dengan badan pembuat keputusan atau pelaksana keputusan.

Bila sumberdaya cukup untuk melaksanakan suatu kebijakan dan para implementor mengetahui apa yang harus dilakukan , implementasi masih gagal apabila struktur birokrasi yang ada menghalangi koordinasi yang diperlukan dalam melaksanakan kebijakan. Kebijakan yang kompleks membutuhkan kerjasama banyak orang, serta pemborosan sumberdaya akan mempengaruhi hasil implementasi. Perubahan yang dilakukan tentunya akan mempengaruhi individu dan secara umum akan mempengaruhi sistem dalam birokrasi.

Mengacu dari penjelasan yang telah disampaikan di atas maka penulis akan mengadopsi pendapat dari Geogre Edward III yang dikemukakan oleh para ahli di atas dalam melaksanakan kajian tentang Implementasi Program Intelligent Transport System (ITS) di Kota Surabaya.

2.2 Sistem Transportasi

Transportasi merupakan suatu kata yang mengandung arti sebagai sebuah usaha untuk memindahkan, menggerakkan, mengangkut atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana di tempat lain ini objek tersebut lebihbermanfaat atau dapat lebih berguna untuk tujuan-tujuan tertentu Miro dalam Subiacto (2009). Transportasi terjadi karena tidak semua lokasi sumber bahan baku, lokasi proses produksi dan lokasi konsumen berada pada suatu tempat tertentu, sehingga kesenjangan jarak antara lokasi-lokasi tersebut akan melahirkan perangkutan/ transportasi. Adanya perbedaan letak antara lokasi- lokasi tersebut, maka akan ada jarak yang akhirnya

menimbulkan biaya, sehingga dengan adanya transportasi akan mempengaruhi nilai suatu barang yang diangkut. Berdasarkan penjelasan tersebut di atas, berarti transportasi mempunyai lima unsur pokok yaitu: (1) manusia, yang membutuhkan; (2) barang, yang dibutuhkan; (3) kendaraan, sebagai sarana alat angkut; (4) jalan, sebagai prasarana angkutan, dan (5) organisasi, sebagai pengelola angkutan Warpani dalam Subiakto (2009).

Sistem transportasi merupakan gabungan dua kata yang masing-masing memiliki pengertian tersendiri, yaitu kata sistem dan kata transportasi. Pengertian system adalah gabungan beberapa komponen atau objek yang saling berkaitan dimana perubahan pada satu komponen sistem akan memberikan perubahan pada komponen lainnya Tamin dalam Subiakto (2009). Sistem juga dapat diartikan sebagai suatu kesatuan, suatu unit, suatu integritas yang bersifat komprehensif yang terdiri dari komponen-komponen yang saling mendukung dan bekerja sama sehingga menimbulkan integritas dan sistem. Sedangkan transportasi dapat didefinisikan sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau memindahkan barang dari satu tempat ke tempat lainnya.

Menurut Kusbianto dalam Subiakto (2009) sistem transportasi terdiri dari beberapa sistem yaitu:

- a) Sistem kegiatan, yaitu penduduk dengan kegiatannya, misalnya kawasan perumahan, kawasan pertokoan, wilayah perkotaan dan sebagainya (demand system), dimana makin tinggi kuantitas dan kualitas penduduk dengan kegiatannya, makin tinggi pula pergerakan yang dihasilkan baik dari segi jumlah (volume), frekuensi, jarak, moda maupun tingkat pemusatan temporal dan spasial.
- b) Sistem jaringan, yaitu jaringan infrastruktur dan pelayanan transportasi yang menunjang pergerakan penduduk dengan kegiatannya, misalnya jaringan jalan, kereta api, angkutan kota, terminal udara dan lain-lain (supply system), dimana makin tinggi kuantitas dan kualitas jaringan infrastruktur serta pelayanan transportasi, makin tinggi pula kuantitas dan kualitas pergerakan yang dihasilkan.
- c) Sistem pergerakan, yaitu pergerakan orang dan/atau barang berdasarkan besaran (volume), tujuan, lokasi asal-tujuan, waktu perjalanan, jarak/lama perjalanan, kecepatan, frekuensi, moda dan sebagainya, dimana makin tinggi kuantitas dan kualitas sistem pergerakan, makin tinggi pula dampak yang ditimbulkan terhadap

sistem kegiatan dan sistem jaringan. Sistem transportasi merupakan gabungan dari beberapa elemen atau komponen (Miro, 2002:15), yaitu:

- 1) Prasarana (Jalan dan Terminal)
- 2) Sarana (Kendaraan), dan
- 3) Sistem pengoperasian (yang mengkoordinasikan komponen sarana dan prasarana).

Dari penjelasan di atas dapat diketahui bahwa system komunikasi merupakan suatu system yang terintegrasi dengan system-sistem yang lain yang ada di dalamnya yaitu system jaringan, system pergerakan dan system kegiatan.

Salah satu upaya untuk merealisasikan ketiga system tersebut ada suatu program yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Surabaya Program tersebut bernama *Intelligent Transport System* (ITS).

2.2.1 *Intelligent Transport System* (ITS)

Untuk menjelaskan tentang ITS penulis menggunakan data dari Grand Desain BSTP-GIZ SUTIP (2011) dalam data tersebut menjelaskan bahwa *Intelligent Transportasi System* (ITS) atau dalam bahasa harfiah sistem transportasi pintar menerapkan teknologi informasi dan komunikasi untuk transportasi. Komputer, elektronik, satelit dan sistem sensor memainkan peran utama di dalam sistem transportasi ini. Inovasi utama nya adalah menyatukan sistem transportasi yang sudah ada menjadi lebih terintegrasi dan terpadu untuk dapat menciptakan suatu pelayanan yang baru.

ITS merupakan suatu instrument sistem transportasi yang dapat digunakan untuk berbagai macam tujuan dalam berbagai kondisi. ITS dapat diaplikasikan di setiap moda transportasi (jalan, rel, udara, dan air) dan pelayanan dapat digunakan untuk pengangkutan penumpang dan barang.

Pengaplikasian ITS dalam sistem transportasi dapat dijadikan sebagai alat yang efektif untuk lebih meningkatkan daya saing angkutan umum sehingga dapat meningkatkan nilai mobilitas perjalanan dan mengurangi dampak negative dari lalu lintas.

Secara umum, tujuan dari pengaplikasian ITS ini adalah untuk meningkatkan kualitas pelayanan transportasi dalam kota. Sebagai bagian dari rencana sistem transportasi perkotaan yang berkelanjutan, ITS merupakan salah satu cara yang efektif untuk meningkatkan kualitas pelayanan dan efisiensi angkutan umum.

Berdasarkan data dari Grand Desain BSTP-GIZ SUTIP (2011) masalah yang terdapat dalam sistem transportasi perkotaan yang diharapkan dapat terpecahkan dengan diaplikasikannya ITS adalah sebagai berikut.

- 1) Lemahnya pelayanan transportasi yang terpadu;
- 2) Rendahnya kualitas informasi untuk penumpang, termasuk informasi waktu perjalanannya;
- 3) Pengelolaan transportasi public yang kurang efisien;
- 4) Rendahnya kualitas pelayanan multi moda dan pelayanan pada angkutan umum;
- 5) Rendahnya tingkat interaksi antara transportasi public dan swasta;
- 6) Penurunan tingkat kompetisi angkutan umum dengan kendaraan pribadi, yang mana pelaku perjalanan masih lebih memilih angkutan pribadi dibandingkan dengan angkutan umum dalam melakukan perjalanannya.

Berdasarkan Grand Desain BSTP-GIZ SUTIP (2011) Ruang lingkup ITS dalam pengembangan sistem transportasi mencakup 11 kelompok pemanfaatan :

1. Informasi perjalanan (*travel Information*)
2. Manajemen lalu-lintas dan operasi (*traffic management & operations*)
3. Kendaraan (*vehicle*)
4. Angkutan barang (*freight transport*)
5. Angkutan umum (*public transport*)
6. Keadaan darurat (*emergency*)
7. Pembayaran elektronik (*transport related electronic payment*)
8. Keselamatan angkutan di jalan (*road transport safety*)
9. Masalah cuaca dan kondisi lingkungan (*weather and environment conditions*).
10. Pengelolaan tanggap bencana (*disaster response management*).
11. Keamanan transportasi nasional (*national security*)

Grand Desain BSTP-GIZ SUTIP (2011) menjelaskan ITS pada transportasi perkotaan memiliki 4 landasan dalam upayanya untuk meningkatkan penggunaan

angkutan umum dan mengurangi kemacetan lalu lintas, yang mana hal ini dijelaskan dalam berbagai jenis bentuk kebijakan sebagai berikut :

1. Berbagai ukuran manajemen lalu lintas telah disurvei di lapangan melalui simulasi, seperti prioritas bus di perhentian lampu lalu lintas dan deteksi lokasi kendaraan secara otomatis. Panduan manajemen ini akan dirumuskan pada sistem operasi manajemen lalu lintas yang terpadu yang efektif antara badan manajemen angkutan umum dengan operator angkutan
2. Pemantauan secara manual mengenai pergerakan transportasi barang dan penumpang yang mana mempunyai perbedaan sistem operasi angkutan masing-masing. Sebagai contoh sistem yang terdistribusi pada saluran komunikasi dan pelacakan kargo umum.
3. ITS akan fokus pada metode manajemen kecepatan. Hal-hal yang telah dipelajari sebagai elemen penting untuk menunjang manajemen kecepatan ini diperlukan sebagai penyediaan informasi lalu lintas. Simulasi kecil-kecilan juga perlu dilakukan, hal ini dapat membantu mengoptimalkan manajemen lalu lintas dan sistem informasi pengemudi
4. Pusat pengendalian manajemen transportasi sangat dibutuhkan dimana situasi lalu lintas dapat dimonitor dan ketika bermasalah dapat menentukan langkah yang tepat secara langsung. Semua rincian pengoperasian lalu lintas akan diproses dan diproyeksikan secara visual dari kamera. Kontrol untuk semua sistem lalu lintas akan dikelola dan diproses di pusat pengendalian manajemen transportasi tersebut. Untuk kurun waktu 20 tahun ke depan kebijakan dan strategi yang dilaksanakan adalah sebagai berikut :

Penjelasan diatas cukup memberi pengertian tentang maksud dan manfaat penerapan ITS. ITS merupakan suatu program yang cukup bagus dan harus diimplementasikan oleh pihak yang berwenang dalam hal ini yaitu Dinas Perhubungan. Oleh karena itu Implementasi Intelligent Transport System (ITS) pada di Kota Surabaya yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan cukup tepat. Pada penelitian Implementasi Program Intelligent Transport System (ITS) di Kota Surabaya, penulis akan memfokuskan pada faktor Struktur birokrasi, disposisi,

sumber daya dan komunikasi yang merupakan variable-variabel untuk mengukur keberhasilan implementasi.

BAB III

METODELOGI PENELITIAN

3.1 Pendekatan Penelitian

Pada hakikatnya rancangan penelitian merupakan penggambaran cara-cara yang akan dilakukan seorang peneliti guna memenuhi tujuan studi. Tujuan dari penelitian sosial adalah menerangkan suatu fenomena sosial atau gejala sosial atau peristiwa sosial.

Dalam bagian ini diuraikan perspektif pendekatan kualitatif yang akan dilakukan. Penelitian kualitatif merupakan rangkaian kegiatan atau proses menjaring informasi dari kondisi sewajarnya dalam kehidupan suatu obyek yang dihubungkan dengan pemecahan suatu masalah baik dari sudut pandangan teoritis maupun praktis sehingga penelitian kualitatif bersifat induktif karena tidak dimulai dari hipotesis sebagai generalisasi, untuk diuji kebenarannya melalui pengumpulan data yang bersifat khusus.

Penelitian kualitatif di mulai dengan pengumpulan informasi-informasi dalam situasi sewajarnya, untuk dirumuskan menjadi suatu generalisasi yang dapat diterima oleh akal sehat (common sense) manusia. Masalah yang akan diungkapkan dapat disiapkan sebelum pengumpulan data (informasi) akan tetapi mungkin saja berkembang dan berubah selama kegiatan penelitian dilakukan. Dengan demikian data (informasi) yang dikumpulkan terarah pada kalimat yang diucapkan, kalimat yang tertulis dan tingkah laku atau kegiatan yang tampak. Informasi itu dipelajari dan ditafsirkan dengan usaha memahami maknanya sesuai dengan sudut pandangan sumber datanya. Makna informasi-informasi yang bersifat khusus itu dalam bentuk teoritis melalui proses penelitian kualitatif tidak mustahil akan menghasilkan teori-teori baru, tidak sekedar untuk kepentingan-kepentingan praktis.

Lebih lanjut Bogdan dan Taylor (dalam Moleong, 1997) menyebutkan Penelitian metode kualitatif akan menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata atau lisan dan orang-orang dan perilaku yang dapat diamati. Pendekatan ini diarahkan pada latar belakang dan individu secara holistik menggunakan metode deskriptif kompleks mengenai sehingga dapat memperoleh gambaran mengenai realitas. Sehingga melalui penelitian ini, peneliti bermaksud mendeskripsikan realita secara jelas dan terperinci mengenai Implementasi Program *Intelligent Transport System* (ITS) di Kota Surabaya.

3.2 Fokus dan Lokus Penelitian

Fokus penelitian ini adalah Implementasi kebijakan Program *implementasi Program Intelligent Transport System (ITS) Di Kota Surabaya* kaitannya dengan ilmu administrasi publik.

Sedangkan Lokus Penelitian ini adalah di tempat atau titik program Program *Intelligent Transport System (ITS)* yang sedang di laksanakan.

3.3 Pemilihan Informan

1. Informan

Informan penelitian adalah orang yang benar-benar tahu atau pelaku yang terlibat langsung dengan permasalahan penelitian. Mengingat metode penelitian ini menggunakan penelitian kualitatif, maka peneliti sangat erat kaitannya dengan faktor-faktor kontekstual, jadi maksud sampling dalam hal ini untuk menjangkau sebanyak mungkin informasi dari pelbagai macam sumber dan bangunannya (*constructional*) Maksud kedua dari sampling ialah menggali informasi yang akan menjadi dasar dan rancangan serta teori yang muncul.

2. Teknik Pengambilan Informan

Pemilihan informan sebagai sumber data atau informan dalam penelitian ini berdasarkan asas subyek yang menguasai permasalahan, memiliki data dan bersedia memberikan informasi yang lengkap dan akurat. Informan yang bertindak sebagai sumber data dan informasi harus memenuhi kriteria. Kriteria memilih informan sebagai narasumber (*key informan*) dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

a. Kepala Seksi rekayasa lalu lintas Dinas Perhubungan Surabaya

Setelah dalam proses pengumpulan data tidak lagi ditemukan variasi informasi (mencapai titik jenuh), maka peneliti tidak mencari informasi baru, proses pengumpulan informasi dianggap selesai (telah cukup). Dengan demikian penelitian kualitatif tidak dipersoalkan jumlah informan, tetapi juga bisa tergantung dari tepat tidaknya pemilihan informan kunci, dan kompleksitas dari keragaman fenomena sosial yang diteliti.

3.4 Instrumen Penelitian

Menurut Moleong (1989) instrumen penelitian utama yang digunakan dalam penelitian ini adalah pedoman wawancara/*interview guide*. Penggunaan model wawancara tentu saja disesuaikan dengan keberadaan data lapangan yang dicari dan diperlukan oleh peneliti. Dengan demikian untuk wawancara yang terstruktur, seperangkat pertanyaan/*interview guide* sudah lebih dulu dipersiapkan sebelumnya dengan mengklasifikasikan bentuk-bentuk pertanyaan. Guba dan Lincoln mengklasifikasikan bentuk-bentuk pertanyaan yang perlu dipersiapkan dalam wawancara penelitian (Moleong, 1989). Selain pedoman wawancara, untuk mendukung data-data yang ditemukan dalam pengamatan dan wawancara, peneliti dibantu peralatan lain seperti misalnya tape recorder dan catatan.

Wawancara tak terstruktur identik dengan wawancara bebas, sifatnya hanya membimbing dan membantu dalam proses wawancara. Peneliti hanya mengajukan sejumlah pertanyaan yang mengandung jawaban/komentar subyek/informan secara bebas. Pandangan, pendapat, sikap dan keyakinan informan yang diwawancarai tidak banyak dipengaruhi pewawancara dan biasanya berlangsung secara informal. Ada 3 (tiga) langkah yang perlu diperhatikan dalam melakukan wawancara;

1. Pembukaan, yaitu peneliti menciptakan suasana kondusif, memberi penjelasan fokus yang dibicarakan, tujuan wawancara, waktu yang akan dipakai dsb.
2. Pelaksanaan, yaitu ketika memasuki inti wawancara, sifat kondusif tetap diperlakukan dan juga suasananya informal.
3. Penutup yaitu berupa pengakhiran dari wawancara, ucapan terima kasih, kemungkinan wawancara lebih lanjut, tindak lanjut yang bakal dilakukan, dan sebagainya (Danim, 2002).

Dalam penelitian ini peneliti menggunakan teknik pengambilan data dengan wawancara tidak terstruktur. Dimana peneliti hanya memasukkan inti dari apa yang akan diwawancarakan sebagai pedoman wawancara.

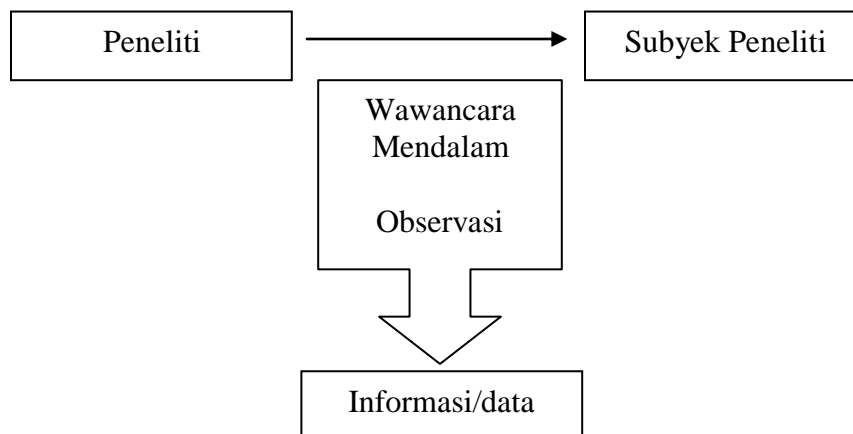
3.5 Pengumpulan Data dan Pengolahan Data

Data adalah bahan keterangan tentang sesuatu obyek penelitian yang lebih menekankan pada aspek materi, segala sesuatu yang hanya berhubungan dengan keterangan tentang suatu fakta yang ditemui peneliti di daerah penelitian (Bungin, 2001).

Data dalam penelitian terdiri dari data primer dan data sekunder.

- a. Data primer, yaitu data yang diperoleh oleh informan secara langsung dengan cara observasi dan wawancara. Teknik pengumpulan data yang dipergunakan adalah observasi dan *indepth interview*. Wawancara mencakup cara yang dipergunakan kalau seseorang untuk suatu tugas tertentu mencoba mendapatkan keterangan atau pendirian secara lisan dari seorang responden, dengan bercakap-cakap berhadapan dengan orang itu (Koentjaraningrat, 1977). Wawancara bertujuan untuk mengumpulkan keterangan tentang subyek penelitian serta pendirian-pendirian mereka yang merupakan pembantu utama metode observasi (Koentjaraningrat, 1977).
- b. Data sekunder, yaitu data yang diperoleh secara tidak langsung. Data ini diperoleh dari studi kepustakaan, yaitu metode pengumpulan data dengan melihat beberapa literatur, antara lain catatan, buku, hubungannya dengan penelitian tersebut.

Gambar 3. 1
Metode Pengumpulan Data



Sumber : Bungin, 2001

Dipilihnya metode wawancara dalam penelitian ini dimaksudkan untuk:

1. Memperoleh keterangan yang sedalam-dalamnya :
 - a) Bagaimana program Intelligent Transport System (ITS) yang dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan Surabaya.

- b) Bagaimanakah keadaan implemtasi ITS dilapangan.
2. Memperoleh informasi dengan cepat dan langsung dari informan
 3. Memperoleh jawaban yang valid berdasarkan mimik, emosi informan saat memberikan informasi/pendapat
 4. Memperoleh jawaban yang akurat karena apabila ada salah penafsiran dari informan, peneliti bisa langsung memperbaiki/meluruskan yang dimaksud oleh peneliti.

Pengolahan data dilakukan secara kontinyu, yaitu selama berlangsungnya penelitian dan sesudah penelitian di lapangan. Hal ini dimaksudkan untuk menyeleksi data-data yang benar-benar diperlukan dan mendukung permasalahan serta topik yang dijadikan focus penelitian. Karena itu dari keseluruhan data yang berhasil dikumpulkan, baik melalui pengamatan langsung, wawancara dan dokumen-dokumen pendukung, diklasifikasikan dan dikategorikan sesuai dengan permasalahan yang diangkat.

Sesudah penelitian lapangan, data-data yang sudah dikumpulkan dan diklasifikasikan, dianalisa kembali. Hal ini dilakukan dengan tujuan agar seleksi data terus berlangsung, sehingga tingkat validitas data-data yang diperlukan semakin terjaga.

3.6 Analisis Data

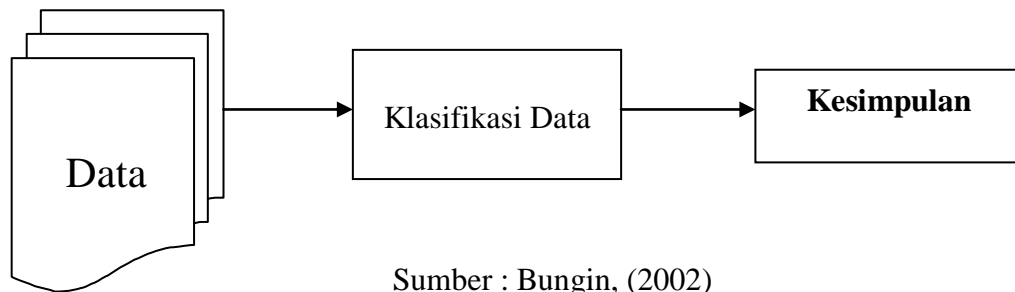
Data hanya akan bermakna jika dianalisis secara akurat dan seksama untuk diberi makna. Dalam analisis data, peneliti dilibatkan sedemikian rupa agar kesimpulan dan keputusan dapat dirumuskan secara baik dan benar.

Analisis data merupakan proses pencandraan/*discription* dan penyusunan transkrip interview serta material lain yang telah terkumpul. Maksudnya agar peneliti dapat menyempurnakan pemahaman terhadap data tersebut untuk kemudian menyajikannya kepada orang lain dengan lebih jelas tentang apa yang telah ditemukan atau dapatkan dari lapangan (Danim, 2002).

Analisis kualitatif merupakan suatu analisis yang digunakan untuk membahas dan menerangkan hasil penelitian mengenai berbagai gejala atau kasus yang dapat diuraikan dengan menggunakan kata-kata yang tidak dapat diukur dengan angka-angka tetapi memerlukan penjabaran uraian yang jelas. Data yang diperoleh hanya bersifat memberikan keterangan dan penjelasan. Analisis data kualitatif sebenarnya bertumpu pada strategi

deskriptif kualitatif dimulai dari analisis berbagai data yang terhimpun dari suatu penelitian, pengklasifikasian data kemudian bergerak ke arah pembentukan kesimpulan seperti dapat dilihat pada figur berikut:

Gambar 3.2
Model strategi analisis diskriptif kualitatif



BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Deskripsi Dinas Perhubungan Kota Surabaya

4.1.1 Profil

Sejak jaman Pemerintah Hindia Belanda masalah lalu lintas ditangani oleh *DEPARTEMEN WEG VERKEER EN WATER STAAT*. Sebagai aturan hukum dan aturan pelaksanaannya diatur dalam *WEG VERKEER ORDONANTIE (WVO)*, Stat Blad Nomor : 86 Tahun 1933. Pada Tahun 1942 s/d 1945 Departemen yang mengatur lalu lintas, tidak berjalan dikarenakan adanya perang kemerdekaan. Pada tahun 1950, diaktifkan kembali dibawah kendali *DEPARTEMEN LALU LINTAS DAN PENGAIRAN NEGARA*. Pada tahun 1957, lahirlah Undang-Undang Nomor : 1 Tahun 1957 tentang pokok-pokok pemerintahan di daerah. Atas dasar hal tersebut terbentuklah *DJAWATAN LALU LINTAS DJALAN (LLD)* yang dilaksanakan di 10 Propinsi (Pulau Jawa dan Sumatera). Pada Tahun 1958 terbit Peraturan Pemerintah Nomor : 16 Tahun 1958 yang mengatur tentang penyerahan sebagian urusan tugas bidang lalu lintas kepada Daerah Tingkat I.

Pada Tahun 1965, lahirlah Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1965 yang biasa dikenal dengan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya (UULLAJR). Sejak lahirnya UULLAJR tanggal 1 April 1965, maka WVO (1933) tidak berlaku lagi. Dengan Peraturan Daerah Tingkat I Nomor 2/OP.040/PD/Tahun 1978 tanggal 27 Juli 1978 terbentuklah Dinas LLAJ Prop DT. Jawa Barat yang disahkan dengan SK. Menteri Dalam Negeri Nomor : 061.55/675 tanggal 17 Maret 1980.

Dengan Perda Tingkat I Nomor : 8 Tahun 1984, lahirlah cabang-cabang Dinas di wilayah Kabupaten dan Kotamadya. Pada Tahun 1990, lahir Peraturan Pemerintah Nomor : 22 Tahun 1990 tentang Penyerahan sebagian Urusan di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kepada Pemerintah Daerah Tingkat I dan Tingkat II. Atas dasar Peraturan Pemerintah Nomor : 22 tahun 1990, maka dibentuklah Dinas LLAJ Kabupaten DT. II Bogor dengan Perda Tingkat II Bogor Nomor : 7 Tahun 1995. Tahun 1999, lahir Undang-Undang tentang Otonomi Daerah Nomor : 22 tahun 1999,

atas dasar UU diatas maka dibentuklah Dinas Perhubungan Kabupaten Bogor dengan Perda Kab. Bogor No. 25 Tahun 2000 tentang Pembentukan Organisasi Perangkat Daerah Kabupaten Bogor, serta Peraturan Daerah No. 3 Tahun 2001 tentang struktur organisasi Dinas Daerah yang dijabarkan dalam SK Bupati Bogor No. 5 Tahun 2001 tentang organisasi dan tata kerja Dinas Daerah, dimana Dinas Perhubungan Kabupaten Bogor merupakan salah satu Dinas Teknis Daerah yang dibentuk.

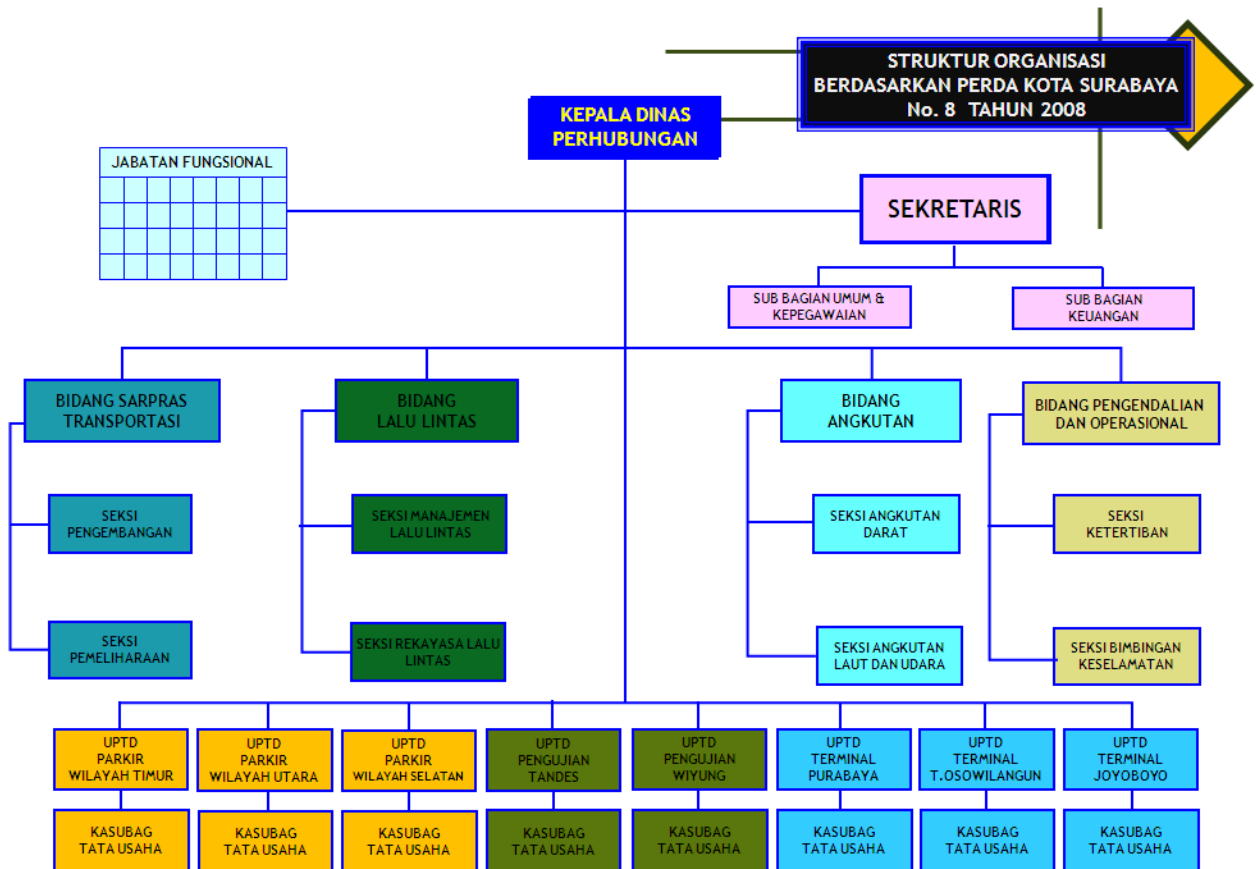
4.1.2 Dasar Hukum

- PERDA NO. 14 TAHUN 2005 ENTANG ORGANISASI DINAS KOTA SURABAYA.
- PERDA NO. 10 TAHUN 2001 TENTANG PROGRAM PEMBANGUNAN DAERAH (PROPERDA) KOTA SURABAYA TAHUN 2002 – 2005.
- PERDA KOTA SURABAYA NO. 10 TAHUN 2000 TENTANG KETENTUAN PENGGUNAAN JALAN.
- PERDA KOTA SURABAYA NO. 06 TAHUN 2002 TENTANG PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR.
- PERDA KOTA SURABAYA NO. 7 TAHUN 2001 TENTANG RETRIBUSI TERMINAL.
- PERDA KOTA SURABAYA NOMER 9 TAHUN 2001 TENTANG POLA DASAR PEMBANGUNAN KOTA SURABAYA TAHUN 2002 - 2005.
- PERDA KOTA SURABAYA NO. 17 TAHUN 1993 TENTANG IZIN USAHA ANGKUTAN UMUM DI KOTAMADYA DAERAH TINGKAT II SURABAYA.
- PERDA KOTA SURABAYA NO. 3 TAHUN 1989 TENTANG PERUBAHAN PERTAMA PERDA KOTA SURABAYA NO. 3 TAHUN 1982 TENTANG IJIN TRAYEK BAGI KENDARAAN BERMOTOR ANGKUTAN UMUM DALAM KOTAMADYA DAERAH TINGKAT II SURABAYA.
- PERDA KOTA SURABAYA NO. 10 TAHUN 1999 TENTANG RETRIBUSI IZIN TRAYEK.
- PERDA KOTA SURABAYA NO. 7 TAHUN 1996 TENTANG IZIN DISPENSASI BONGKAR MUAT UNTUK MOBIL BARANG PADA JALAN

DAN JALAN TERTENTU DI KOTAMADYA DAERAH TINGKAT II SURABAYA.

- PERDA KOTA SURABAYA NO. 5 TAHUN 2000 TENTANG RETRIBUSI TEMPAT KHUSUS PARKIR.
- PERDA KOTA SURABAYA NO. 9 TAHUN 2000 TENTANG RETRIBUSI PARKIR DITEPI JALAN UMUM.
- PERDA KOTA SURABAYA NO. 7 TAHUN 2000 TENTANG PENYELENGGARAAN PERPARKIRAN YANG TELAH DIUBAH DENGAN PERDA KOTA SURABAYA NO. 11 TAHUN 2001.
- PERDA KOTA SURABAYA NO. 12 TAHUN 2001 TENTANG PAJAK PARKIR.
- PERDA KOTA SURABAYA NO. 22 TAHUN 2003 TENTANG PEMINDAHAN KENDARAAN BERMOTOR, KERETA TEMPELAN DAN KERETA GANDENGAN.
- PERDA KOTA SURABAYA NO. 22 TAHUN 2003 TENTANG PENYIDIK PEGAWAI NEGERI SIPIL DAERAH.
- PERDA KOTA SURABAYA NO. 7 TAHUN 2006 TENTANG PENYELENGGARAAN ANGKUTAN ORANG DI JALAN DENGAN KENDARAAN UMUM.
- PERDA KOTA SURABAYA NO. 12 TAHUN 2006 TENTANG ANALISIS DAMPAK LALU LINTAS DI JALAN.

4.1.3 Organisasi



Gamabar 4.1 Struktur Organisasi DISHUB Surabaya

4.1.4 Tugas dan Fungsi

1) Bidang Sarana Prasarana Transportai

Tugas bidang sarana dan prasarana transportasi

- Penyusunan rencana program dan petunjuk teknis di bidang sarana dan prasarana
- Pelaksanaan rencana program dan petunjuk teknis di bidang sarana dan prasarana
- Pelaksanaan koordinasi dan kerjasama dengan lembaga dan instansi lain di bidang sarana dan prasarana
- Pelaksanaan pengawasan dan pengendalian di bidang sarana dan prasarana
- Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan pelaksanaan tugas

- Pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Dinas sesuai tugas dan fungsinya

Bidang Sarana dan Prasarana Transportasi dibagi menjadi 2 seksi, yaitu:

Seksi Pemeliharaan, memiliki tugas:

- Menyiapkan bahan penyusunan rencana program dan petunjuk teknis di bidang pemeliharaan
- Menyiapkan bahan pelaksanaan rencana program dan petunjuk teknis di bidang pemeliharaan
- Menyiapkan bahan koordinasi dan kerjasama dengan lembaga dan instansi lain di bidang pemeliharaan
- Menyiapkan bahan pengawasan dan pengendalian di bidang pemeliharaan
- Menyiapkan bahan evaluasi dan pelaporan pelaksanaan tugas
- Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Bidang Sarana Dan Prasarana sesuai dengan tugas dan fungsinya

Seksi Pengembangan, memiliki tugas:

- Menyiapkan bahan penyusunan rencana program dan petunjuk teknis di bidang pengembangan
- Menyiapkan bahan pelaksanaan rencana program dan petunjuk teknis di bidang pengembangan
- Menyiapkan bahan koordinasi dan kerjasama dengan lembaga dan instansi lain di bidang pengembangan
- Menyiapkan bahan pengawasan dan pengendalian di bidang pengembangan
- Menyiapkan bahan evaluasi dan pelaporan pelaksanaan tugas
- Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Bidang Sarana Dan Prasarana sesuai tugas dan fungsinya
- Penyusunan rencana program dan petunjuk teknis di bidang sarana dan prasarana

- Pelaksanaan rencana program dan petunjuk teknis di bidang sarana dan prasarana
- Pelaksanaan koordinasi dan kerjasama dengan lembaga dan instansi lain di bidang sarana dan prasarana
- Pelaksanaan pengawasan dan pengendalian di bidang sarana dan prasarana
- Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan pelaksanaan tugas
- Pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Dinas sesuai tugas dan fungsinya

2) Bidang Lalu Lintas

Tugas bidang lalu lintas

- Penyusunan rencana program dan petunjuk teknis di bidang lalu lintas
- Pelaksanaan rencana program dan petunjuk teknis di bidang lalu lintas
- Pelaksanaan koordinasi dan kerjasama dengan lembaga dan instansi lain di bidang lalu lintas
- Pelaksanaan pengawasan dan pengendalian di bidang lalu lintas
- Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan pelaksanaan tugas
- Pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Dinas sesuai tugas dan fungsinya

Seksi Manajemen Lalu Lintas mempunyai tugas:

- Menyiapkan bahan penyusunan rencana program dan petunjuk teknis di bidang manajemen lalu lintas
- Menyiapkan bahan pelaksanaan rencana program dan petunjuk teknis di bidang manajemen lalu lintas
- Menyiapkan bahan koordinasi dan kerjasama dengan lembaga dan instansi lain di bidang manajemen lalu lintas
- Menyiapkan bahan pengawasan dan pengendalian di bidang manajemen lalu lintas
- Menyiapkan bahan evaluasi dan pelaporan pelaksanaan tugas

- Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Bidang Lalu Lintas sesuai tugas dan fungsinya

3) Bidang Pengendalian dan Oprasional

Tugas bidang pengendalian dan operasional

- Penyusunan rencana program dan petunjuk teknis di bidang pengendalian dan operasional
- Pelaksanaan rencana program dan petunjuk teknis di bidang pengendalian dan operasional
- Pelaksanaan koordinasi dan kerjasama dengan lembaga dan instansi lain di bidang pengendalian dan operasional
- Pelaksanaan pengawasan dan pengendalian di bidang pengendalian dan operasional
- Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan pelaksanaan tugas
- Pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Dinas sesuai tugas dan fungsinya

Bidang Pengendalian dan Operasional dibagi menjadi 2 seksi, yaitu:

Seksi Penertiban, memiliki tugas:

- Menyiapkan bahan penyusunan rencana program dan petunjuk teknis di bidang penertiban
- Menyiapkan bahan pelaksanaan rencana program dan petunjuk teknis di bidang manajemen penertiban
- Menyiapkan bahan koordinasi dan kerjasama dengan lembaga dan instansi lain di bidang manajemen penertiban
- Menyiapkan bahan pengawasan dan pengendalian di bidang manajemen penertiban
- Menyiapkan bahan evaluasi dan pelaporan pelaksanaan tugas
- Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Bidang Lalu Lintas sesuai tugas dan fungsinya

Seksi Bimbingan Keselamatan, memiliki tugas:

- Menyiapkan bahan penyusunan rencana program dan petunjuk teknis di bidang bimbingan dan keselamatan
- Menyiapkan bahan pelaksanaan rencana program dan petunjuk teknis di bidang manajemen bimbingan dan keselamatan
- Menyiapkan bahan koordinasi dan kerjasama dengan lembaga dan instansi lain di bidang angkutan laut dan udara
- Menyiapkan bahan koordinasi dan kerjasama dengan lembaga dan instansi lain di bidang manajemen bimbingan dan keselamatan
- Menyiapkan bahan pengawasan dan pengendalian di bidang manajemen bimbingan dan keselamatan
- Menyiapkan bahan evaluasi dan pelaporan pelaksanaan tugas

4) Bidang Angkutan

Tugas bidang angkutan

- Penyusunan rencana program dan petunjuk teknis di bidang angkutan
- Pelaksanaan rencana program dan petunjuk teknis di bidang angkutan
- Pelaksanaan koordinasi dan kerjasama dengan lembaga dan instansi lain di bidang angkutan
- Pelaksanaan pengawasan dan pengendalian di bidang angkutan
- Menyiapkan bahan evaluasi dan pelaporan pelaksanaan
- Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Bidang Angkutan sesuai tugas dan fungsinya

Bidang Angkutan dibagi menjadi 2 seksi, yaitu:

Seksi Angkutan Darat, memiliki tugas:

- Menyiapkan bahan penyusunan rencana program dan petunjuk teknis di bidang angkutan darat
- Menyiapkan bahan pelaksanaan rencana program dan petunjuk teknis di bidang angkutan darat
- Menyiapkan bahan koordinasi dan kerjasama dengan lembaga dan instansi lain di bidang angkutan darat
- Menyiapkan bahan pengawasan dan pengendalian di bidang angkutan darat

- Menyiapkan bahan evaluasi dan pelaporan pelaksanaan tugas
- Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Bidang Angkutan sesuai tugas dan fungsinya

Seksi Angkutan Laut dan Udara, memiliki tugas:

- Menyiapkan bahan penyusunan rencana program dan petunjuk teknis di bidang angkutan laut dan udara
- Menyiapkan bahan pelaksanaan rencana program dan petunjuk teknis di bidang angkutan laut dan udara
- Menyiapkan bahan koordinasi dan kerjasama dengan lembaga dan instansi lain di bidang angkutan laut dan udara
- Menyiapkan bahan pengawasan dan pengendalian di bidang angkutan laut dan udara
- Menyiapkan bahan evaluasi dan pelaporan pelaksanaan tugas
- Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Bidang Angkutan sesuai tugas dan fungsinya

5) Bidang Perparkiran

Tugas dan fungsi uptd parker

- Pelaksanaan penyusunan program kegiatan pengelolaan perpajakan
- Pelaksanaan pemungutan retribusi parkir
- Penyiapan bahan penetapan lokasi tempat parkir serta memproses permohonan perizinan
- penyelenggaraan parkir di tepi jalan umum dan penyelenggaraan parkir oleh orang atau badan
- Pelaksanaan pengelolaan, penataan dan pemeliharaan sarana prasarana pendukung penyelenggaraan perparkiran
- Pelaksanaan penertiban, pengawasan dan pengamanan tempat parkir
- Pelaksanaan ketatausahaan UPTD
- Pelaksanaan penerimaan dan penyetoran retribusi parkir ke Rekening Kas Umum Daerah

- Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan pelaksanaan tugas
- Pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Dinas sesuai dengan tugas dan fungsinya

4.2 Diskripsi Program *Intelligent Transport System (ITS)* Surabaya

a. Latar Belakang Program

Program ITS merupakan suatu program yang menggunakan system teknologi canggih dalam melakukan pengkoordinasian lalu lintas di Kota Surabaya. ITS mengintegrasikan traffic cam dan traffiv surveillance yang ada di tiap persimpangan jalan di Kota Surabaya. Program ITS sendiri dimulai pada tahun 2011 dengan langkah pertama yang itu menggunakan *Area Traffic Control System (ACTS)*.

Seiring meningkatnya arus lalu-lintas di Surabaya, terjadi pula peningkatan kepadatan lalu-lintas dan meningkatnya potensi kecelakaan. Muncul usulan untuk menggunakan ATCS (*Area Traffic Control System*) dalam sebuah Sistem Transportasi Cerdas (*Intelligent Transport System*) yang terdiri dari CCTV dan *Variable Message Signs*.

Di tahun 1990an, sebuah ATCS dipasang di Surabaya menggunakan teknologi SANCO (Spanyol). Beberapa lampu lalu-lintas di Surabaya memiliki program waktu yang tetap dengan menggunakan sistem SAINCO, CONTRAF dan pengendali PLC. Sistem ini memiliki sejumlah inefisiensi, yaitu perawatan dan kurangnya kesinambungan dengan sistem yang ada di masa depan (misalnya. Sistem prioritas Transportasi umum).

b. Tujuan Program

Tujuan dari kegiatan ini adalah untuk memberi sumbangsih bagi pembangunan jangka panjang di Indonesia dengan memberikan dukungan teknis yang sesuai untuk mengembangkan dan menerapkan sebuah ATCS (*Area Traffic Control System*) di Surabaya, Jawa Timur.

c. Kegunaan Program

Kegunaan utama ATCS adalah penurunan waktu tempuh, dan kemacetan. Kegunaan lainnya adalah :

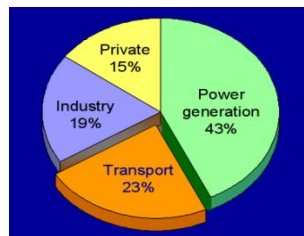
1. Meningkatkan keselamatan dalam berkendara pada lalu lintas kota Surabaya.
2. Meningkatkan laju arus lalu-lintas di Surabaya guna mengurangi kemacetan.

3. Mengatur sistem yang direncanakan dapat berkesinambungan dengan lingkungan

d. Studi Kebutuhan Sistem

Seiring meningkatnya arus lalu-lintas di Surabaya, terjadi pula peningkatan kepadatan lalu-lintas dan meningkatnya potensi kecelakaan. Oleh karena itu :

- Setiap kota besar memerlukan suatu sistem transportasi yang cerdas. Penerapan Intelligent Transport System adalah jawaban untuk permasalahan tersebut.
- Penerapan ATCS sebagai bagian dari ITS akan memberikan kemudahan, kenyamanan, dan sistem informasi dalam bertransportasi.
- Peningkatan transportasi juga memberikan dampak pencemaran lingkungan. Oleh karena itu, adanya ITS harus dapat menciptakan sistem transportasi yang ramah lingkungan.



Gambar 4.2 Persentase pencemaran dari sisi transportasi

1) Alasan-alasan dibutuhkan Sistem

- Tidak seimbangnya antara laju pertumbuhan kendaraan dan ruas jalan di Surabaya.
- Kurang sadarnya masyarakat Surabaya akan pentingnya sarana transportasi umum.
- Kurang dimanfaatkannya penerapan teknologi dalam memecahkan masalah transportasi di Surabaya.
- Kurang sadarnya masyarakat Surabaya tentang Tertib dan Disiplin ber Lalu Lintas dalam berkendara.

2) Perumusan Visi dan Misi Sistem

Visi: Meningkatkan laju arus Lalu Lintas dan kesinambungan lingkungan di Surabaya.

Misi:

- Menjadikan Surabaya menjadi tempat yang nyaman dalam berkendara, baik itu pribadi atau transportasi umum.
- Meningkatkan keselamatan dalam berkendara pada lalu lintas kota Surabaya.
- Meningkatkan laju arus lalu-lintas di Surabaya guna mengurangi kemacetan.
- Mengatur sistem yang direncanakan dapat berkesinambungan dengan lingkungan

3) Perumusan Fungsi Sistem

- menertibkan disiplin dalam berkendara di Surabaya.
- menghubungkan Pengendali yang sudah ada dengan pengendali baru.
- mengurangi kemacetan di setiap pintu tol
- memberikan informasi tentang kondisi lalu lintas.
- memberikan informasi pada pengendara lamanya

4) Prioritas Fungsi Sistem

a) *Must*

- Penertiban disiplin dalam berkendara di Surabaya dengan bantuan kamera CCTV. Terutama pada kendaraan Roda dua.
- Menghubungkan Pengendali yang sudah ada dengan pengendali baru agar setiap titik lalu lintas dapat di monitor dalam suatu Pusat Kontrol.

b) *Should*

- Menambah Board Message pada jalan protokol.
- Countdown clocks (jam mundur) untuk memberikan informasi pada pengendara lamanya kendaraan dihidupkan atau dimatikan agar mengurangi polusi, misalnya pengendara harus mematikan mesin jika countdown clock bernilai diatas 10 detik.

c) *Nice To have*

Automatic Tolling berfungsi mengurangi kemacetan di setiap pintu tol

5) Studi Kelayakan Sistem

1. Kelayakan Teknis

Penerapan Teknologi pada ITS surabaya layak dilaksanakan guna mengurangi kemacetan, karena Surabaya merupakan kota metropolitan, yang mana jumlah kendaraan akan terus meningkat.

2. Kelayakan Operasional

Secara Operasional, teknologi yang akan diterapkan nanti akan mampu beroperasi selama 24jam dan real time, karena Surabaya mempunyai sarana yang sudah ada.

3. Kelayakan Ekonomis

Teknologi yang akan diterapkan nantinya akan memerlukan banyak pendanaan. Karena untuk mencapai sistem yang aman dan nyaman dibutuhkan biaya yang tidak sedikit. Tetapi dengan mengeluarkan biaya untuk pendanaan pembaharuan dalam sistem transportasi diharapkan nantinya akan menyelamatkan lebih banyak lagi keselamatan para pengguna jalan.

e. Perancangan Konseptual

1) Parameter Sistem

Sistem ini akan bekerja jika berkendara dalam Surabaya lancar, adapun parameter parameter yang menyatakan lancar berkendara adalah sebagai berikut:

- Lampu lalu lintas menggunakan lampu led yang mempunyai lifetime lebih lama daripada lampu pijar
- Area-area yang masuk kedalam ATCS
- Letak pemasangan perangkat-perangkat yang digunakan
- Komunikasi menggunakan nirkabel dan serat optic.

2) Variabel Sistem

- Arus kemacetan lalu lintas
- Lama penyalan lampu lalu lintas
- Lama countdown clock menghitung
- Informasi pada message board

3) Batasan dan kendala Sistem

Batasan:

- Penelitian tidak membahas tentang keselamatan berkendara secara rinci.
- Penelitian tidak membahas semua permasalahan yang terjadi pada sistem transportasi, disini hanya mencoba untuk menyelesaikan permasalahan kurangnya penggunaan fasilitas yang ada secara optimal dan juga dilakukan beberapa penambahan fasilitas untuk mendukung fasilitas yang sudah ada.

Kendala: Diperlukan merevisi peraturan lalu lintas.

4) Kriteria Sistem

a) Kriteria Operasional

Sistem yang dibuat diharapkan dapat bekerja setiap saat dan real time sehingga mampu membantu dalam pengaturan lalu lintas dan memberikan informasi tepat guna kepada para pengguna jalan.

b) Kriteria Kinerja

- *Area Traffic Control System (ATCS)*
- Menentukan area mana saja yang masuk kedalam ATCS
- Menghubungkan Pengendali yang sudah ada dengan pengendali baru agar setiap titik lalu lintas dapat di monitor dalam suatu control centre
- Sistem deteksi ini memungkinkan deteksi kendaraan untuk menentukan side road movements or phases (sekelompok non-conflicting movements) dan untuk memberikan informasi mengenai volume lalu-lintas dan kepadatan untuk untuk menentukan tingkat kepadatan arus yang akan terjadi untuk suatu pendekatan tertentu
- Komunikasi menggunakan nirkabel dan serat optic.
- Perangkat keras lampu lalu-lintas perlu diitnjau ulang, untuk memastikan jalan memiliki display yang mencukupi.
- Countdown clocks (jam mundur) untuk memberikan informasi pada pengendara lamanya kendaraan dihidupkan atau dimatikan agar mengurangi polusi, misalnya pengendara harus mematikan mesin jika countdown clock bernilai diatas 10 detik.
- Board Message memberikan informasi kondisi jalan.
- Automatic Tolling berfungsi mengurangi kemacetan di setiap pintu tol

c) Kriteria Pemeliharaan

Alat alat yang mendukung ITS antara lain Board Message, Pusat Kontrol, Kabel Jaringan antar Lampu Lalu Lintas.

Adapun cara Pemeliharaannya adalah:

Board Message : Setiap titik Board Message dilakukan pengecekan setiap 3 bulan sekali.

Pusat Kontrol : Dilakukan pengecekan setiap 1 tahun sekali.

Kabel Jaringan : Dilakukan pengecekan setiap 1 tahun sekali.

d) Lingkungan Sistem

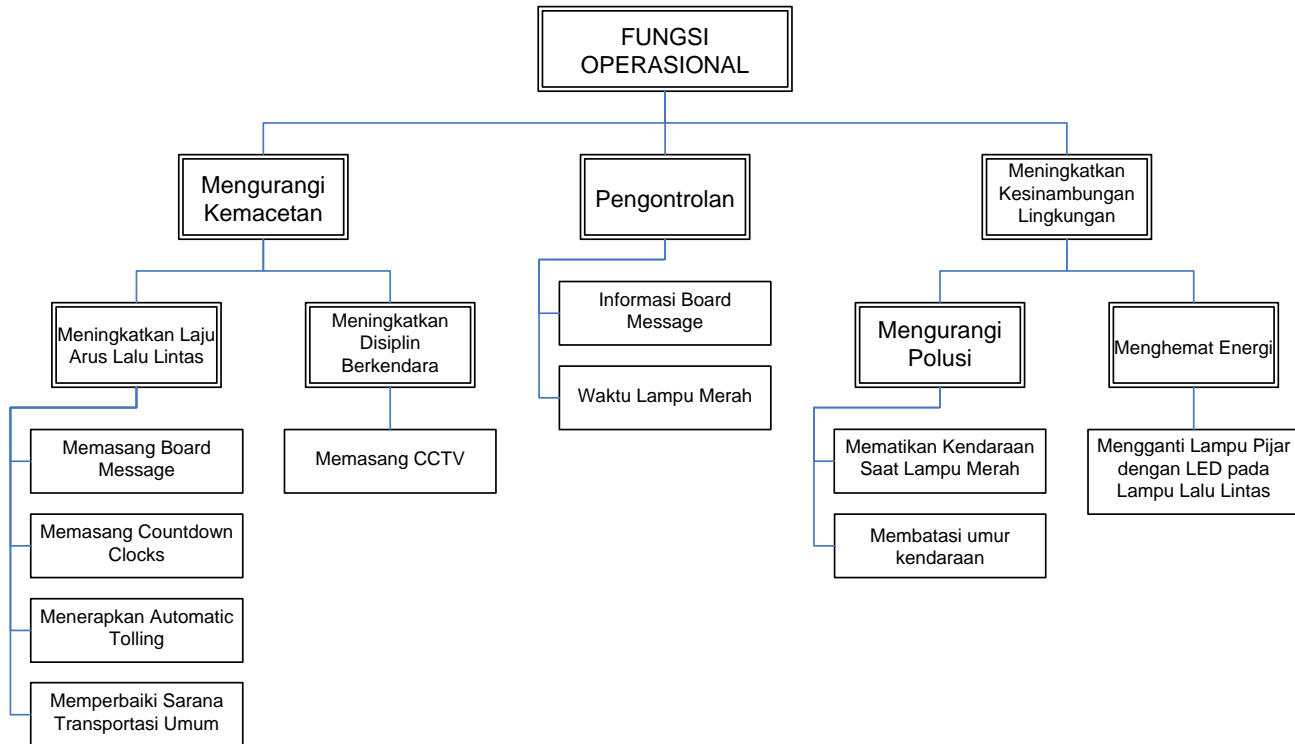
ITS di terapkan pada Sistem Lalu Lintas di Surabaya. Meliputi Jalan Raya, Terminal, Lampu Lalu Lintas, Sistem Jalan Tol dan Sistem Transportasi Umum di Surabaya.

f. Perancangan Fungsional

1) Fungsi Operasional

Dalam Penerapan *Intelligent Transportation System* (ITS) di Surabaya, diinginkan memiliki fungsi-fungsi operasional sebagai berikut,

- Mengurangi kemacetan
- Meningkatkan Laju Arus Lalu Lintas
 - Memasang Board Message
 - Memasang Countdown Clocks
 - Menerapkan Automatic Tolling
 - Memperbaiki Sarana Transportasi Umum
- Meningkatkan Disiplin berkendara
 - Memasang CCTV
- Pengontrolan Informasi Board Message
- Meningkatkan Kesenambungan Lingkungan
 - Mengurangi Polusi
 - Mematikan Kendaraan saat Lampu Merah
 - Membatasi Umur Kendaraan
 - Hemat Energi
 - Mengganti Lampu Pijar dengan LED pada Lampu Merah



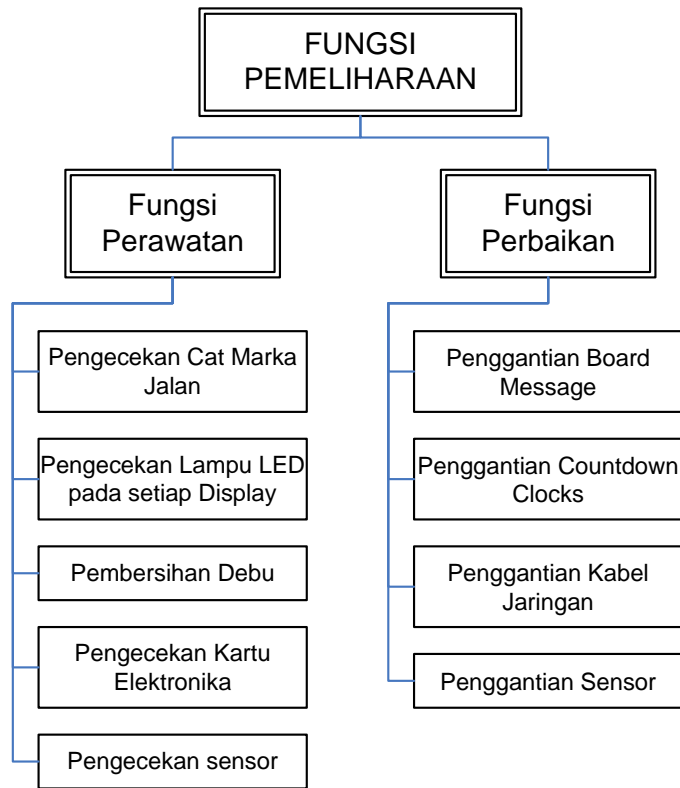
Gambar 4.3 Diagram Fungsi Operasional

2) Fungsi Pemeliharaan

Dalam Penerapan *Intelligent Transportation System* (ITS) di Surabaya, diinginkan memiliki fungsi-fungsi pemeliharaan sebagai berikut,

- Fungsi Perawatan
 - Pengecekan Cat Marka Jalan
 - Pengecekan Lampu LED pada setiap Display
 - Pembersihan Debu
 - Pengecekan Kartu Elektronik
 - Pengecekan Sensor
- Fungsi Perbaikan
 - Penggantian Board Message
 - Penggantian Countdown Clocks
 - Penggantian Kabel Jaringan
 - Penggantian Sensor

Berikut ini adalah diagram hirarki dari fungsi pemeliharaan:



Gambar 4.4 Diagram Fungsi Pemeliharaan

3) Tabel Fungsi Operasional

Berikut ini adalah tabel fungsi operasional:

FUNGSI	KRITERIA	VARIABEL	PARAMETER	BATASAN
1. Mengurangi Kemacetan				
1.1. meningkatkan laju arus lalu lintas				
1.1.1. Memasang Board Message	Memberi Informasi	Informasi Pada Board Message	Jenis dan Ukuran Board Message	Dapat Dilihat oleh pengendara
1.1.2. Memasang Countdown Clocks	Memberi Informasi	Durasi Lampu Merah	Jenis dan Ukuran Board Message	Dapat Dilihat oleh pengendara
1.1.3. Menerapkan Automatic Tolling	Berkendara Lancar di Gerbang Pintu Tol	Kepadatan Jalan Tol	Jumlah Pintu Gerbang Tol	Tidak ada antrian di Gerbang Pintu Tol
1.1.4. Memperbaiki Sarana Transportasi Umum	Nyaman dan Cepat	Jumlah Armada, Jumlah Penumpang	Rute Perjalanan	Pada Area Tertentu
1.2. Meningkatkan Disiplin berkendara				
1.2.1 Memasang CCTV	Disiplin Berkendara	Jumlah Kendaraan, Kendaraan Tidak Melewati Garis	Kamera CCTV	Cakupan Area, maksimal 30 meter dari CCTV
2. Pengontrolan				
2.1. Informasi Board Message	Memberi Informasi	Kondisi Jalan Raya	Ukuran Board Message	Ketinggian maksimal 7.5 meter
2.2. Waktu Lampu Merah	Menentukan Durasi Nyala Lampu pada Lampu Merah	Padat Kendaraan	Jumlah Pesimpangan	Waktu minimal nyala lampu merah 20 detik
3. Meningkatkan Kesenambungan Lingkungan				
3.1. Mengurangi Polusi				
3.1.1. Mematikan kendaraan saat Lampu Merah	Mesin Mati	Durasi Lampu Merah, Jumlah Konsumsi BBM	Countdown Clocks	Mesin boleh dihidupkan saat 12 detik waktu sisa
3.1.2. Membatasi Umur Kendaraan	Jenis Kendaraan	Umur Kendaraan	Batasan Umur Kendaraan	Umur kendaraan yang lewat maksimal 20 tahun
3.2. Menghemat Energi				
3.2.1. Mengganti Lampu Pijar dengan LED pada Lampu Lalu Lintas	Mengganti Lampu Dgn LED	Jumlah LED	Modul LED	Toleransi LED yang mati 10%

Tabel 4.1: Tabel Fungsi Operasional

4) Tabel Fungsi Pemeliharaan

Berikut ini adalah tabel fungsi pemeliharaan

FUNGSI	KRITERIA	VARIABEL	PARAMETER	BATASAN
1. Fungsi Perawatan				
1.1. Pengecekan Cat Marka Jalan	dilakukan 3 bulan sekali	Jelas atau tidak	Tipe Cat	Kualitas dan daya tahan
1.2. Pengecekan Lampu LED pada setiap Display	dilakukan 1 bulan sekali	Nyala Lampu Lalu Lintas Terang atau tidak	Jenis LED, Jenis Modul	Pengecekan secara visual
1.3. Pembersihan Debu	Dilakukan secara berkala	Banyak debu		Perawatan tidak mengganggu operasional
1.4. Pengecekan Kartu Elektronik	Dilakukan 3 bulan sekali	Kinerja Kartu elektronik		Pengecekan dilakukan secara visual
1.5. Pengecekan Sensor	dilakukan 1 bulan sekali	sensitifitas sensor		Biaya
2. Fungsi Perbaikan				
2.1. Penggantian Board Message	Terang dan Jelas	Intensitas Cahaya LED	Tipe Board Message	Biaya
2.2. Penggantian Countdown Clocks	Terang dan Jelas	Intensitas Cahaya LED	Tipe CountdownClocks	Biaya
2.3. Penggantian Kabel Jaringan	Handal	Kecepatan kirim data	Tipe Kabel Jaringan	Biaya
2.4. Penggantian Sensor	Sensitif	Jenis Sensor	Jumlah Kendaraan	Biaya

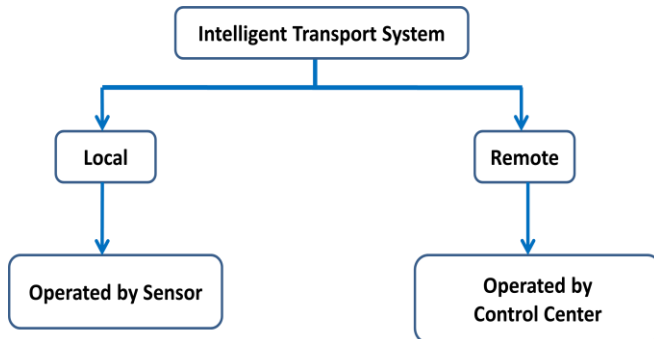
Tabel 4.2: Tabel Fungsi Pemeliharaan

g. Perancangan sistem

Ada lima macam yang dirancang pada perancangan kali ini, yaitu

- a. Perangkat lunak pusat control
- b. Aplikasi countdown clock
- c. Aplikasi traffic light
- d. Aplikasi message board
- e. simulasi petri net

Perancangan yang kami lakukan hingga saat ini seperti pada gambar blok diagram di bawah ini

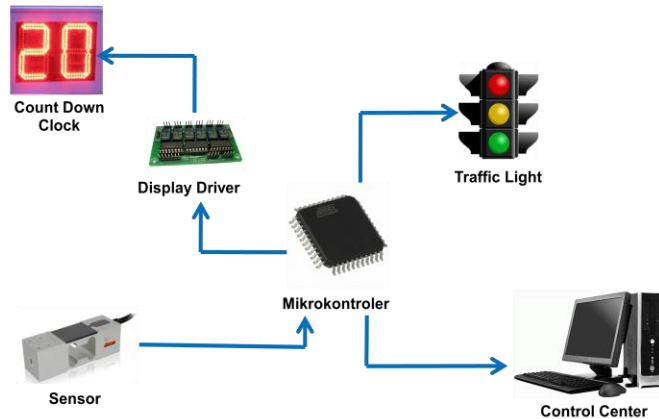


Gambar 4.5 Blok Diagram Penerapan ITS

Dimana dalam perancangan ITS dibuat dalam dua mode, yaitu :

1) Mode lokal

kerjanya secara otomatis, hasil pendeteksian dari sensor yang telah dipasang. Pendeteksian sensor ini mempengaruhi pewaktuan dari penyalan *traffic light*. Sensor ini mendeteksi jumlah kepadatan dari kendaraan yang sedang berhenti pada pada jalur tersebut. Jumlah kepadatan inilah yang mempengaruhi pewaktuannya. Pada implementasi ini sensor yang kami gunakan adalah sensor jarak, sebagai ganti dari sensor *load cell*. Gambar dari Blok diagram perancangan ITS mode lokal.



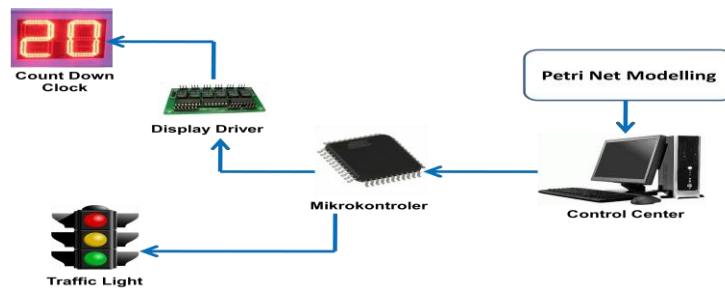
Gambar 4.5 Diagram Alir Penerapan ITS Mode Lokal

Alat dan bahan yang digunakan dalam perancangan mode ini adalah :

- a. *Seven segment* sebagai tampilan dari *count down clock* dilengkapi dengan *driver*-nya
- b. Sensor jarak
- c. Mikrokontroler Atmel
- d. Led sebagai lampu lalu lintas
- e. Simulator yang ditampilkan di komputer

2) Mode *Remote*

kerjanya secara manual, dioperasikan oleh *control center*. Mode ini diperuntukkan bial terjadi kondisi-kondisi tertentu pada jalan raya, contoh apabila rombongan presiden hendak lewat, dan lain-lain. Pewaktuan *traffic light* di kontrol langsung oleh operator di control centre. Gambar blok diagram perancangan ITS mode *remote*.



Gambar 4.6 Diagram Alir Penerapan ITS Mode *Remote*

Alat dan bahan yang digunakan untuk implementasinya sama dengan mode local, perbedaannya hanya kontrol di simulatornya.

4.3 Hasil Penelitian

Keberadaan ACTS dalam Program ITS sangat penting untuk mendukung system pelayanan transportasi di Surabaya. Pada sebagian besar organisasi, pusat informasi secara fisik memberikan fasilitas pada para pemakai (*user*) agar dapat mengakses *hardware* dan *software*, meminta dukungan pengembangan aplikasi dan memperoleh pelatihan. Unit organisasi yang ingin berhasil baik, perlu adanya identitas atas informasi yang diperlukan oleh manajemen yang lebih memfokuskan pada pelaksanaan pekerjaan dengan baik. Hal ini menunjukkan pentingnya pemahaman tentang tata cara dalam melaksanakan tugas. Kriteria tugas yang pasti akan mendorong pencapaian tugas secara tepat, sehingga berfungsi dalam pengambilan keputusan.

Adapun hasil wawancara dengan informan dilapangan , maka dibawah ini penulis sajikan hasil wawancaranya berikut ini :

4.3.1 Implementasi ITS

Implementasi ITS disini di mulai dengan implementasi program ACTS. Program ACTS merupakan program awal yang harus dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya dalam memenuhi langkah-langkah untuk mewujudkan ITS di Kota Surabaya. Jadi yang akan di jelaskan disini yaitu implementasi ACTS dalam memenuhi syarat utama untuk mewujudkan ITS.

Untuk mendapatkan data tentang implementasi ATCS peneliti melakukan wawancara kepada Bpk. Tunjung Iswandaru, Kepala Seksi Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Surabaya.

“Begini Pak. Tunjung berdasarkan informasi yang saya dapat dari media elektronik, Dinas Perhubungan Kota Surabaya sedang melaksanakan programa Intelligent Transport System (ITS) untuk mengurangi kemacetan yang ada di Kota Surabaya, Bagaimanakah implementasi program tersebut.

Pak.Tunjung mengatakan :

“Dinas Perhubungan Kota Surabaya memang menerapkan program yang bernama Intelligent Transportation System atau yang biasa disebut ITS. Dimana program ini merupakan program yang dibuat oleh Kasi Rekayasa Lalu Lintas DISHUB Surabaya. Program ITS belum dilakukan sepenuhnya ada banyak tahapan untuk menuju ke program ITS. Tahap pertama yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya yaitu penerapan Area Traffic Control System (ACTS). Hal inilah yang sedang dijalankan oleh Dinas Perhubungan. Jadi kita belum melaksanakan ITSnya tapi kita sedang melaksanakan tahap untuk mewujudkan ITS yaitu ACTS. ACTS merupakan program di dalam ITS yang mana program ACTS yaitu melakukan control lalu lintas Kota Surabaya melalui traffic cam dan traffic surveillance yang di pasang di persimpangan lalu lintas Kota Surabaya. Titik persimpangan yang ada di surabaya ada 106 persimpangan. Di tahun 2011 sendiri 14 titik persimpangan yang baru di pasang traffic cam dan traffic surveillance. Traffic cam berguna untuk memonitor kondisi arus lalu lintas yang nantinya akan memberikan informasi kepada traffic light, sedangkan traffic surveillance merupakan suatu camera yang memonitor arus lalu lintas yang dapat diakses di server Terminal Bratang..... Dimana 14 titik ini merupakan titik persimpangan besar yang ada di Surabaya. Jalan-jalan yang dilalui oleh persimpangan tersebut merupakan jalan protokol yang menjadi pusat dari arus transportasi Kota Surabaya. Penerapan untuk traffic cam sendiri masi 10% dari 106 titik persimpangan yang ada di surabaya namun dari 10% tersebut penggunaannya sudah tidak menggunakan PLC (jalannya traffic light berdasarkan hitungan detik) lagi akan tetapi sudah menggunakan ADAPTIF dimana jalannya traffic light berdasarkan jumlah volume kendaraan yang ada di jalan. Sistem ADAPTIF seperti ini membuat kemacetan yang ada di 14 titik persimpangan tersebut bisa teratasi karena dengan sistem ini persimpangan yang volume kendaraanya melebihi batas yang di tentukan maka dengan sendiri traffic light akan hijau dan kendaraan tidak perlu menunggu lagi hitungan detik seperti menggunakan PLC. Ini akan berjalan lancar apabila dari 14 titik persimpangan tersebut apabila terdapat 2 titik persimpangan yang berdekatan dalam radius 200M bisa berjalan dengan sistematis.ini seperti dicontohkan di persimpangan DARMO-POLISI ISTIMEWA , DARMO-KARTINI. 2 titik persimpangan ini jaraknya tidak sampai 200M traffic light dari arah DARMO-POLIS ISTIMEWA hijau maka dengan otomatis juga persimpangan DARMO-KARTINI harus juga hijau apabila persimpangan tersebut masi merah maka traffic cam yang ada di persimpangan tersebut akan secara otomatis mengirimkan data ke server dan server akan dengan manual akan menghijaukan traffic light tersebut

agar tidak terjadi kemacetan panjang.... Untuk tahun 2012 rencananya akan ada 8 persimpangan yang akan dipasang traffic cam. Dimana untuk 8 persimpangan ini sendiri masih belum jelas titik-titik persimpangan mana saja yang akan dipasang traffic cam. Untuk pemasangan sendiri dinas perhubungan surabaya menggunakan sistem lelang dimana ketentuan lelang akan diatur sendiri pihak yang terkait. Untuk pelelangannya sendiri akan dilakukan sekitar awal juni 2012. Sebenarnya penerapan sistem ITS sendiri tidak akan berjalan lancar dan tidak akan bisa mengurangi kemacetan yang ada di surabaya apabila masih ada hambatan-hambatan dari luar. Hambatan-hambatan tersebut adalah :

- 1. Pola berkendara, di surabaya sendiri kita mengetahui pola berkendara masyarakat surabaya cenderung urakan dan tidak memperdulikan keselamatan.*
- 2. Tertib lalu lintas, ini sangat diperlukan untuk berjalannya program ITS. Banyak sekali masyarakat surabaya yang tidak tertib lalu lintas seperti menyerobot lampu merah , melanggar marka dan sebagainya.*
- 3. Hambatan samping, hambatan samping sendiri merupakan hambatan yang sulit untuk ditertibkan dimana yang dimaksud dengan hambatan ini adalah PKL dan parkir liar. Untuk di surabaya sendiri pedagang masih seenaknya untuk berjualan di pinggir jalan dan parkir di pinggir jalan protokol yang bisa mempersempit jalan utama dan ini yang menyebabkan kemacetan panjang. Seperti yang terjadi di sepanjang persimpangan DIPONEGORO-PASAR KEMBANG, DIPONEGORO-KEDUNG DORO”*

4.3.2 Komunikasi

Suatu program akan berjalan dengan baik jika komunikasi dalam implementasi program tersebut lancar, pesan dapat dipahami secara jelas. Sehingga target-target dari program tersebut dapat terpenuhi. Untuk itu peneliti melanjutkan wawancara untuk melihat faktor komunikasi dalam implementasi program ITS tersebut. Wawancara masih menggunakan Bpk. Tunjung sebagai narasumber. Ketika ditanya oleh peneliti tentang Bagaimanakah program ITS dikomunikasikan ke implementor, sehingga implementor paham dan jelas maksud dari tujuan atau target-target program tersebut.

Bapak. Tunjung mengatakan :

“Terkait dengan komunikasi , rencana Program Intelligent transportation system (ITS) sendiri sudah tersusun dalam RPJM (Rencana Pembangunan Jangka Menengah) yang ada di BAPPEKO (Badan Perencanaan Pembangunan Kota) Surabaya yang salah satunya mengenai transportasi yang ada di Surabaya dimana rencana program ini akan di koordinasikan dengan Dinas Perhubungan Surabaya. Setelah program tersebut sudah di limpahkan ke kami, akhirnya DISHUB mengeluarkan program ITS secara detail dalam menyusun rencana teknis yang harus di implemtasikan. Salah satu implementasi teknis yang sudah dilakukan yaitu implentasi ACTS yang bekerjasama dengan Institut Sepuluh November (ITS). Untuk implementasi dalam artian pemasangan traffic cam dan traffiv surveillance di 14 titik persimbangan di Kota Surbaya dilakukan lelang ke swasta.Sedangkan untuk oprator control dari 14 titik yang dipasang traffic cam dan traffiv surveillance dilakukan oleh Pusat Control di Terminal Bratang. Koordinasi dan kejelasan pembagian tugas sudah diinformasikan dengan baik kepada Implementor mas”.

4.3.3 Sumberdaya

Implementasi tidak akan berjalan dengan baik jika tidak ada sumberdaya yang mendukung, mulai dari sumberdaya manusia (SDM), modal, sarana prasarana yang nantinya digunakan untuk kelancaran program tersebut. Peneliti tetep melanjutkan wawancara dengan narasumber yang sama terkait dengan faktor sumberdaya. Peneliti bertanya tentang apa saja yang dibutuhkan untuk mengimplementasikan program ITS, seperti berapa dana yang dibutuhkan, fasilitas-fasilitas apa yang dibutuhkan dan orang-orang yang seperti apa yang diperlukan.

Bapak. Tunjung mengatakan :

“Untuk sumber daya sendiri sarana-prasarana yang dibutuhkan yaitu computer, LCD, software yang dibutuhkan untuk program ITS sendiri, jaringan nirkabel dll. Beberapa fasilitas pendukung ITS sudah ada di di ruang pusat control ITS di Bratang seperti 18 LCD, 6 komputer,serta software penunjang yang didapatkan dari kerja sama dengan Institut Teknologi Sepuluh November Surabaya. Untuk jaringan internet yang terintegrasi masih belum ada. Hal ini karena dana dari pusat masih belum turun mas. Pusat control ITS yang di Terminal Bratang menginformasikan kondisi lalu lintas di Surabaya lewat, radio, dan jaringan social....

Di Pusat Control bratang untuk pengoperasiannya melibatkan 5 orang pegawai DISHUB, yang mana orang-orang tersebut merupakan orang-orang yang ahli di bidang system informasi dan transportasi”.

4.3.4 Disposisi

Tetap dengan narasumber yang sama peneliti melakukan wawancara terkait faktor disposisi para implementor dalam menjalankan program ITS di Kota Surabaya. Peneliti bertanya tentang Bagaimana sikap dan komitmen para pekerja yang bersentuhan langsung dengan pelaksanaan program ITS.

Bapak. Tunjung mengatakan :

“Jadi begini mas, para pekerja yang bersentuhan langsung dalam pelaksanaan program ITS itu sendiri yaitu para pegawai di pusat control ITS yang ada di Terminal Bratang. Ketika Dinas Perhubungan Kota Surabaya mengamanahkan tugas pelaksanaan ITS tersebut mereka menerima amanah tersebut dengan baik. Sikap dan komitmen yang ditunjukkan oleh implementor cukup patuh dengan tanggung jawab yang dibebankan kepada mereka”.

Di waktu yang berbeda peneliti melakukan tinjauan langsung ke Pusat Control ITS yang ada di Terminal Bratang. Peneliti melihat langsung kondisi lingkungan kerja di kantor pusat control tersebut. Pada hari libur masih ada pekerja yang berjaga untuk tetap mengontrol kondisi lalu lintas yang ada di Kota Surabaya. Peneliti sempat berbincang-bincang sejenak dengan para pegawai yang jaga di sana. Berdasarkan hasil perbincangan tersebut diketahui para pegawai di pusat control memang sangat paham dengan program ITS yang dijalankannya, mereka juga bekerja dengan serius.

4.3.5 Struktur Birokrasi

Pertanyaan terakhir yang dilakukan oleh peneliti terkait dengan implementasi Program ITS yaitu faktor struktur birokrasi. Struktur birokrasi yang teratur dan mendukung akan memperlancar arus informasi dan pelimpahan wewenang yang mana hal tersebut akan memudahkan proses Implementasi Program ITS. Peneliti bertanya tentang Bagaimanakah ukuran staf, tingkat pengawasan dan dukungan yang dari lembaga terkait dalam program ITS.

Bapak. Tunjung mengatakan :

“Program ini berawal dari RPJM yang dibuat oleh BAPPEKO yang berfokus pada transportasi yang ada di surabaya. Program ini akan dikordinasikan ke dinas perhubungan untuk membuat suatu program

untuk kesuksesan RPJM dimana salah satu program nya adalah ITS. Sura Untuk ITS sendiri Kepala Dinas Perhubungan akan memberikan wewenang kepada UPTD terminal Joyoboyo dibawah komando Kasi rekayasa lalu lintas untuk melimpahkannya ke UPT Terminal Bratang yang nantinya akan dioperasikan oleh Pusat Control ITS yang ada di Terminal Bratang. Pertanggung jawaban administrasi atau tata usahanya ada di Kasubag Tata Usaha Joyoboyo. Pembangunan traffic cam dan traffiv surveillance dari pihak kasi rekayasa lalu lintas akan melelang pembangunan traffic ke tender-tender yang sudah di seleksi terlebih dahulu. Jadi urutanya seperti ini mas (RPJM BAPPEKO – DISHUB – KASI REKAYASA LALU LINTAS - UPTD TERMINAL JOYOBOYO – KASUBAG TATA USAHA TERMINAL JOYOBOYO - UPT TERMINAL BRATANG – PUSAT CONTROL ITS)”.

4.4 Analisa Hasil Penelitian

Pada bagian ini akan membahas hasil penelitian berupa data soft file, wawancara, dan tinjauan lapangan. Diamana data tersebut nantinya akan dianalisis dengan pendekatan Model Implementasi George C. Edwards III. Pada model implementasi tersebut dijelaskan ada 4 faktor yang mempengaruhi keberhasilan suatu implementasi, faktor-faktor tersebut yaitu : komunikasi, sumberdaya, disposisi dan struktur birokrasi. Dari ke empat faktor tersebut nantinya peneliti akan menganalisis hasil dari penelitian diatas untuk mengetahui apakah implementasi Program ITS yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya sudah berjalan efektif atau belum.

4.4.1 Komunikasi

Komunikasi merupakan salah satu faktor penting penentu keberhasilan suatu implemtasi. Diamana kejelasan program harus diinformasikan ke implementor agar program tersebut dijalankan sesuai dengan tujuan dari program itu sendiri. Terkait dengan hasil penelitian diatas, dapat diketahui komunikasi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan sebagai perancang program ITS kepada Implementor dalam hal ini yaitu pihak perusahaan pemenang tender dan operator yang bekerja di pusat control yang bekerja di Terminal Bratang sudah cukup bagus. Hal tersebut dapat dilihat dengan adanya system lelang yang dlakukan oleh DISHUB sudah melalui online. system yang dilakukan melalui online mengurangi praktek lobi-lobi atau nepotisme dalam pemenangan tender tersebut. Komunikasi yang kedua yaitu komunikasi yang

dilakukan oleh DISHUB kepada para pegawai yang ada di pusat control di Terminal Bratang. Komunikasi berjalan cukup efektif karena ketika peneliti melakukan tinjauan lapangan di Terminal Bratang Surabaya dan berbincang dengan pegawai yang jaga di pusat control, pegawai tersebut sudah cukup paham dengan apa itu ITS dan tugas-tugas yang harus dijalankan untuk pelaksanaan program ITS. K

4.4.2 Sumberdaya

Tidak hanya komunikasi saja yang menjadi faktor penting dalam penentu keberhasilan suatu implementasi kebijakan. Sumberdaya yang di dalamnya terdapat staf, keahlian dari para pelaksana, informasi yang relevan dan cukup untuk mengimplementasikan kebijakan dan pemenuhan sumber-sumber terkait dalam pelaksanaan program, adanya kewenangan yang menjamin bahwa program dapat diarahkan kepada sebagaimana yang diharapkan, serta adanya fasilitas-fasilitas pendukung yang dapat dipakai untuk melakukan kegiatan program seperti dana dan sarana prasarana. Banyak indikator dalam sumberdaya yang nantinya dijadikan dasar untuk menganalisis hasil penelitian diatas.

Dari hasil penelitian menunjukan bahwa sumberdaya seperti fasilitas yang dibutuhkan, sumber dana, jumlah pegawai masih belum mencukupi untuk pengimplementasian program ITS. hal tersebut dapat dilihat dari sumber dana yang kurang dari pusat kepada Dinas Perhubungan untuk penerapan ACTS. Fasilitas penting yang harusnya ada belum dimiliki oleh Pusat Control. Fasilitas seperti jaringan penghubung antara *traffic cam* yang ada di persimpangan jalan di Surabaya dan pusat control di Terminal Bratang untuk mengontrol waktu berhenti dan berjalan kendaraan. Jadi selama ini masalah yang ada dalam penentuan berhenti atau berjalan suatu arus lalu lintas diselesaikan oleh *software* yang di *traffic cam* itu sendiri. Untuk jumlah staf dan keahlian para pelaksana sudah cukup memadai dalam pengimplementasian program ITS.

4.4.3 Disposisi

Faktor yang ke tiga sebagai penentu keberhasilan dalam suatu implementasi kebijakan yaitu disposisi. Disposisi merupakan suatu sikap dari para implementor ketika diamanahkan sebuah program untuk dirinya agar dilaksanakan. Sikap tersebut

dapat ditandai dengan mendukung atau menolak amanah atau tugas yang diamanatkan.

Dari hasil penelitian diatas diketahui sikap para implementor dalam hal ini yaitu pegawai yang ada di Pusat Control sudah cukup bagus. Sikap yang mendukung tersebut terlihat ketika peneliti melakukan tinjauan lapangan di Pusat Kontrol di Terminal Bratang. Disitu terlihat para pegawai melakukan kinerja secara serius dalam dan penuh tanggung jawab.

4.4.4 Struktur Birokrasi

Struktur birokrasi yang baik akan memudahkan proses kelancaran suatu implementasi kebijakan atau program. Untuk mengetahui struktur organisasi dapat dilihat dari kompetensi dan ukuran staf suatu badan, tingkat pengawasan hirarkhis terhadap keputusan-keputusan sub unit dan proses-proses dalam badan pelaksana, sumber-sumber politik suatu organisasi (misalnya dukungan di antara anggota legislatif dan eksekutif, vitalitas suatu organisasi, tingkat komunikasi “terbuka”, yaitu jaringan kerja komunikasi horizontal maupun vertikal secara bebas serta tingkat kebebasan yang secara relatif tinggi dalam komunikasi dengan individu-individu di luar organisasi, kaitan formal dan informal suatu badan dengan badan pembuat keputusan atau pelaksana keputusan. Dari indicator tersebut yang nantinya dapat diketahui apakah struktur birokrasi yang ada dalam Dinas Perhubungan sudah cukup baik dalam memudahkan suatu proses Implementasi Program ITS.

Dari hasil penelitian diatas dapat diketahui bahwa struktur birokrasi yang ada di Dinas Perhubungan Kota Surabaya sudah cukup bagus. Dalam implementasi program ITS hirarkhis birokrasinya sebagai berikut (*RPJM BAPPEKO – DISHUB – KASI REKAYASA LALU LINTAS - UPTD TERMINAL JOYOBOYO – KASUBAG TATA USAHA TERMINAL JOYOBOYO - UPT TERMINAL BRATANG – PUSAT CONTROL ITS*). Terlihat disini posisi struktural hanya pada jawabatan kepala dinas, yang lainnya yaitu jabatan fungsional. Hirarkhis yang pendek dan lebih sedikitnya jawabatan strukturan dalam pengimplementasian suatu program akan membantu kelancaran penerapan program ITS.

Ke-4 faktor dalam model implementasi George C. Edwards III. Sudah dibahas diatas. Setiap faktor yang bahas mempunyai indicator yang masing-masing digunakan untuk menganalisis hasil penelitian yang dilakukan di Dinas Perhubungan Kota Surabaya. Dapat ditarik kesimpulan dari hasil analisis 4 faktor tersebut, bahwa implementasi Program ITS yang fase pertama yaitu Implementasi Program ACTS di tahun 2011 sudah berjalan efektif. Hal tersebut dibuktikan dengan tercapainya target pemasangan *traffic cam dan traffiv surveillance* di 14 titik dipersimpangan jalan di Kota Surabaya. Walaupun begitu tujuan dari implementasi program tersebut masih belum sempurna karena faktor kekurangan dana dan tidak ada evaluasi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan tentang kemancetan yang menjadi alasan utama di terapkan Program ITS di Kota Surabaya setelah dipasangnya *traffic cam dan traffiv surveillance* di 14 titik di jalan persimpangan Kota Surabaya.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Dengan melihat hasil penelitian dalam Bab IV, dalam BAB V ini, peneliti menyimpulkan dan menjawab rumusan masalah dalam penelitian ini yaitu : “Bagaimanakah implementasi Program *Intelligent Transport System* (ITS) (Studi Kasus di Kota Surabaya). Implementasi kebijakan dipandang dalam pengertian yang luas merupakan alat administrasi hukum dimana berbagai aktor, organisasi, prosedur, dan teknik yang bekerja bersama-sama untuk menjalankan kebijakan guna meraih dampak atau tujuan yang diinginkan. Implementasi Program *Intelligent Transport System* (ITS) yang dalam hal ini dilakukan pada fase pertama yaitu *Area Traffic Control System* (ACTS) sudah cukup efektif

Dari Ke-4 faktor dalam model implementasi George C. Edwards III yang sudah dibahas diatas menunjukkan bahwa implementasi Program ITS yang fase pertama yaitu Implementasi Program ACTS di tahun 2011 sudah berjalan efektif. Komunikasi yang terjadi antara perumus program dalam hal ini yaitu Dinas Perhubungan Kota Surabaya dan implementor program yaitu operator Pusat Control yang ada di Terminal Bratang sudah cukup efektif dengan dipahami secara jelas program tersebut dan dijalankan sesuai dengan aturan yang ada. Dalam faktor lain yaitu sumberdaya pemenuhan jumlah staf dan penempatan sesuai dengan keahlian sudah dilakukan secara baik, tetapi masih ada kekurangan dalam pemenuhan fasilitas-fasilitas penting seperti jaringan nirkabel dan penghubungan antara *traffic cam* yang ada di persimpangan lalu lintas dengan Pusat Control. Faktor disposisi dan sumberdaya juga sudah terpenuhi, adanya tanggung jawab dan bekerja dengan penuh kesadaran yang dilakukan oleh pegawai yang ada di Pusat Control mencerminkan bahwa mereka mendukung implementasi program ITS. Kemudahan para pegawai dalam bekerja dengan baik juga didukung dengan tepat sasaran informasi yang diberikan dan pengawasan yang dilakukan oleh jabatan diatasnya. Struktur birokrasi dengan Hirarkhis yang pendek dan sedikitnya jabatan structural dalam implementasi program ITS.

Walaupun tujuan pemasangan *traffic cam* dan *traffiv surveillance* di 14 titik di jalan persimpangan Kota Surabaya sudah dilakukan yang merupakan kesatuan dari program ACTS dan

menjadi bagian dari program ITS. Hal tersebut masih belum sempurna karena faktor kekurangan dana untuk pembelian fasilitas pendukung dalam mendukung program ITS dan tidak ada evaluasi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan tentang kemacetan yang menjadi alasan utama di terapkan Program ITS di Kota Surabaya setelah dipasangnya *traffic cam* dan *traffic surveillance* di 14 titik di jalan persimpangan Kota Surabaya.

5.2 Saran

Dengan melihat hasil penelitian maka peneliti memberikan saran kepada Dinas Perhubungan Kota Surabaya yaitu:

1. Perlunya melakukan evaluasi dari tujuan program yang telah dijalankan. Apakah perubahan volume kemacetan setelah diterapkan Program ITS.
2. Menyiapkan anggaran keuangan untuk biaya pemenuhan fasilitas penunjang program ITS, perawatan perangkat keras / lunak, perawatan jaringan dan tunjangan khusus bagi ahli / teknisi.

DAFTAR PUSTAKA

- Danim, Sudarwan, 2002, *Menjadi Peneliti Kualitatif: Rancangan Metodologi, Presentasi dan Publikasi Hasil Penelitian untuk Mahasiswa dan Peneliti Pemula Bidang Ilmu-ilmu Sosial, Pendidikan dan Humaniora*. Bandung: Pustaka Setia.
- Dinas Perhubungan Kota Surabaya. *Dishub Terapkan ITS Guna Kurangi Kemacetan*. (online). (www.dishubsurabaya.org; diakses tanggal 19 Maret 2012).
- Grand Desain BSTP-GIZ SUTIP. 2011. *Manajemen Permintaan Transportas Intelligent Traffic System (ITS)*. (online). (<http://sutip.mine.nu>; diakses tanggal 20 Maret 2012).
- Islamy, M. Irfan, 2001. *Prinsip-prinsip Perumusan kebijakan Negara*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Larasati S, Endang, 2007. *Regulasi Pelayanan Publik Di Indonesia*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Moeleng, Lexy, J. 1998. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosda Karya.
- Muhlis, Nur. Tanpa tahun. *Penerapan Intelligent Transportation System (ITS) di Surabaya*. (online). (<http://www.scribd.com>; diakses tanggal 22 Mei 2012)
- Mulyono, Said. 2009. *Model Implementasi kebijakan George Edward III*. (online). (<http://mulyono.staff.uns.ac.id>; diakses tanggal 24 Maret 2012).
- N. Dunn, William, 2003. *Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta: PT Hanindita Graha Widya.
- Nugroho Riant, 2003. *Kebijakan Publik Formulasi, Implementasi, dan Evaluasi*. Jakarta: Gramedia.
- Winarno, Budi, 2004. *Kebijakan Publik teori dan proses*, cetakan kedua. Yogyakarta: Media Pressindo.
- Suarakawan. 2012. *Pantau dan Atua Lalu Lintas Di Surabaya Dishub Terapkan ITS*. (online). (<http://suarakawan.com>; diakses tanggal 19 Maret 2012)

Subiakto. 2009. *Preferensi Pengguna Dan Penyedia Jasa Terhadap Sistem Jaringan Transportasi Jalan (JTJ) yang Mendukung Pelabuhan Di Kabupaten Belitung*. (online). (www. <http://eprints.undip.ac.id>; diakses tanggal 19 Maret 2012).

Lampiran

DOKUMENTASI



Foto wawancara dengan Bak. Tunjung



Foto. Ruang Kerja Pusat Control di T. Bratang



Foto Operator yang sedang bekerja



Foto. *traffic cam*