



ANALISIS KEEFEKTIFAN PROGRAM PEMERINTAH KABUPATEN SIDOARJO PEMBANGUNAN FLYOVER KRIAN GUNA MENANGGULANGI KEMACETAN

Difa Arya Rahmansyah

Program Studi Ilmu Ekonomi, Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam, UIN Sunan Ampel
Surabaya

Korespondensi penulis: divaaria15@gmail.com

Abstract.

Congestion is an unresolved transportation problem in Indonesia. The construction of the flyover is a solution from the Sidoarjo Regency Government to overcome traffic jams, especially in the Krian sub-district, as well as structuring the area around the Krian flyover. To determine the amount of cost-benefit analysis, there are two perspectives, namely the individual perspective and the perspective of the government and individual communities and entrepreneurs in their programs. Meanwhile, from the government or community perspective, or what is better called social analysis, the costs and benefits that are taken into account are which can be felt directly by the community. The research method uses descriptive qualitative. Qualitative description is research that produces descriptive data in the form of people's speech or writing and then analyzes the observed behavior. Researchers used secondary data such as articles and reports related to the performance analysis of the Sidoarjo district government program in the construction of the Krian Flyover. The researcher took a problem topic related to the construction of the Krian Flyover. Researchers also said that with the construction of the Krian Flyover, whether the problem of a railroad crossing can be effective in overcoming congestion problems and improving the surrounding economy. The construction of the Krian Flyover is a priority development program plan for the Sidoarjo district government. With the Regent's decision in 2022, the Sidoarjo district government will carry out an infrastructure development program. Congestion polemics occur in big cities, including Sidoarjo Regency, which is a buffer against the City of Surabaya. To address the problems that occur every year to criticism, complaints and satisfaction from the public, it is necessary to develop an idea to solve the root of the problem, including by widening the road, building a new road, building a toll road, making an underpass, building a flyover, making public transportation, etc

Keywords: *Congestion, Flyover Construction, Effectiveness of Sidoarjo Regency Government Programs.*

Abstrak.

Kemacetan menjadi persoalan transportasi yang belum terselesaikan di Indonesia. Pembangunan flyover merupakan solusi dari Pemerintah Kabupaten Sidoarjo untuk mengatasi kemacetan khususnya di kecamatan Krian, sekaligus melakukan penataan kawasan di sekitar flyover krian tersebut. Untuk menentukan besaran analisis biaya-manfaat memiliki dua perspektif, yaitu perspektif individu dan prespektif oleh pemerintah beserta masyarakat individu maupun pengusaha pada programnya, Sementara itu, dari sudut pandang

Received September 30, 2022; Revised Oktober 30, 2023; Accepted Desember 2, 2023

**Corresponding author, e-mail address*

pemerintah atau masyarakat, atau yang lebih baik disebut analisis sosial, biaya dan manfaat yang diperhitungkan adalah yang dapat dirasakan langsung oleh masyarakat. Metode penelitian menggunakan kualitatif deskriptif. Deskripsi kualitatif adalah penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa lisan atau tulisan orang kemudian menganalisis perilaku yang diamati. Peneliti menggunakan data sekunder seperti artikel dan laporan yang berkaitan dengan analisis kinerja program Pemerintah kabupaten Sidoarjo dalam pembangunan Flyover Krian. Peneliti mengambil suatu topik permasalahan terkait tentang pada pembangunan Flyover Krian. Peneliti juga dengan adanya pembangunan Flyover Krian apakah efektif permasalahan sebidang perlintasan kereta api bisa mengatasi permasalahan kemacetan dan meningkatkan perekonomian di sekitarnya. Pembangunan Flyover Krian merupakan rencana program pembangunan prioritas pemerintah kabupaten Sidoarjo. Dengan keputusan Bupati tahun 2022, bahwa pemerintah kabupaten Sidoarjo melakukan program pembangunan infrastruktur. Polemik kemacetan terjadi di kota – kota besar, juga termasuk di Kabupaten Sidoarjo merupakan penyanggah Kota Surabaya. Untuk melakukan persoalan yang terjadi setiap tahunnya terhadap kritik, keluhan, serta kepuasan dari masyarakat maka kemacetan perlu dilakukan sebuah gagasan untuk memecahkan akar dari masalah tersebut, antara lain dengan perluas jalan, bangun jalan baru, membangun jalan tol, membuat underpass, membangun flyover, membuat transportasi public, dsb.

Kata kunci: Kemacetan, Pembangunan Flyover, Keefektifan Program Pemerintah kabupaten Sidoarjo.

LATAR BELAKANG

Kemacetan menjadi persoalan transportasi yang belum terselesaikan di Indonesia.(Pemodelan et al., 2023) Untuk itu untuk mengurangi kemacetan perlu adanya program pemerintah di tingkat daerah yaitu pemerintah kabupaten Sidoarjo dalam melakukan pembangunan fly over Krian.(Febriana et al., 2019) Sehingga menurut data BPS total jumlah keseluruhan di tiap kendaraan untuk sepeda motor berjumlah 11.102, untuk mobil berjumlah 1,815, untuk bus berjumlah 4, dan truck berjumlah 301. Hal ini menandakan tingkat transportasi di kecamatan Krian didominasi oleh sepeda motor dan mobil sehingga tingkat kebutuhan jalan menjadi tidak seimbang.

Pembangunan flyover merupakan solusi dari Pemerintah Kabupaten Sidoarjo untuk mengatasi kemacetan khususnya di kecamatan Krian, sekaligus melakukan penataan kawasan di sekitar flyover Krian tersebut.(Cohen & Robbins, 2012)

Pembangunan flyover yang berlokasi di jalan Kyai Mojo – jalan Setiabudi sepanjang 700 meter dengan nilai proyek sebesar Rp. 167 M, sedangkan untuk pembebasan lahan pembangunan Flyover Krian sebesar Rp. 7,5 M. anggaran tersebut merupakan anggaran dari APBN melalui Dirjen Perkretaapian dengan skema pembangunannya ialah multiyear atau tahun jamak dengan target selesai pengerjaan akhir tahun 2023. Manfaat dibangunnya flyover untuk mengurangi beban kendaraan di jalan raya tidak lagi dapat diatasi dalam satu bidang dan juga menurunkan angka kecelakaan di jalan serta dampak yang ditimbulkan oleh pembangunan flyover adalah penurunan daya beli pendapatan seperti yang dikutip oleh Allawy, Farid (2018) dan Indraswari (2019).

Muttaqim dkk (2014) menjelaskan bahwa garis horizontal antar rel kereta api dengan jalan itu sungguh fenomenal cukup rumit, karena di transportasi memiliki *system* berbagai sarana dan prasarana dioperasikan dengan system memiliki perbedaan. Sehingga diperlukan *system control* pada perlintasan sebidang, terutama pada garis horizontal yang memiliki intensitas kendaraan maupun kereta api yang tinggi.

Dengan demikian pada di sekitar stasiun Krian tepatnya di perlintasan sebidang JPL 63 Krian dengan perbatasan Mojokerto. Dengan kondisi lalu lintas yang padat ditambah dengan arus kereta api yang melewati perlintasan tersebut setiap harinya. Untuk mendukung keamanan dan kenyamanan bagi pengendara dan kelancaran kereta api, perlintasan sebidang ini dilengkapi dengan palang pintu yang dioperasikan secara semi otomatis, perlintasan sebidang ini mempengaruhi lalu lintas karena sesuai Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan pasal 114 yang mewajibkan pengguna jalan raya mendahulukan perjalanan kereta. (Khudza et al., 2022)

Untuk menentukan besaran analisis biaya-manfaat memiliki dua perspektif, yaitu perspektif individu dan prespektif oleh pemerintah beserta masyarakat individu maupun pengusaha pada programnya, Sementara itu, dari sudut pandang pemerintah atau masyarakat, atau yang lebih baik disebut analisis sosial, biaya dan manfaat yang diperhitungkan adalah yang dapat dirasakan langsung oleh masyarakat (Dunn, 1999). Karena analisis sosial melihat biaya dan manfaat sosial secara keseluruhan, maka analisis sosial dapat digunakan untuk mengevaluasi program yang dimaksudkan untuk memberi manfaat bagi masyarakat, seperti jalan layang. Untuk memudahkan proses analisis, digunakan metode perhitungan berdasarkan perubahan nilai waktu, antara lain net present value (NPV) dan benefit-cost ratio (BCR). (Maharannie, 2019) Metode NPV dipilih karena lebih realistis dalam kaitannya dengan perubahan harga, karena NPV memperhitungkan nilai uang relatif terhadap faktor waktu (Subagyo, 2007). Sedangkan BCR dipilih karena mengetahui tingkat keefisienan ekonomi serta bisa berbanding dengan alternative – alternative Selain itu, kedua metode ini memiliki kemampuan untuk melacak perkembangan dan menghitung sisa proyek serta likuiditas selama beberapa tahun ke depan.

Pada pembangunan flyover ini juga memiliki letak strategis seperti pasar tradisional, pasar modern, dan tempat perdagangan lainnya. Hal ini menjadikan Kabupaten Sidoarjo memiliki banyak sektor UMKM sehingga terwujudnya arus kompetisi antar pelaku usaha UMKM di daerah lainnya permasalahannya ada pada tingkat penataan kawasan sepanjang pembangunan flyover. (Hayati et al., 2013) Serta dampak pembangunan flyover Krian salah satunya kemacetan serta ekonomi. Sehingga dengan adanya program dari pemerintah Kabupaten Sidoarjo menganalisa keefektifannya dari segi pembangunan berkelanjutan, transportasi, penataan kawasan, permasalahan tata ruang serta kemacetan dan dampak terhadap pembangunan flyover. (Janu Muhammad, 2015) Berawal dari uraian di atas, penulis ingin melakukan penelitian deskriptif dengan judul “Analisis Keefektifan Program Pemerintah Kabupaten Sidoarjo Pembangunan Flyover Krian Guna Menanggulangi Kemacetan”

KAJIAN TEORITIS

1. Kemacetan

Menurut KBBI, penyumbatan merupakan kondisi tidak dapat berfungsi sebagaimana mestinya. Dalam hal ini tergantung pada jalan itu sendiri. kemacetan adalah keadaan atau keadaan dimana lalu lintas terhambat atau terhenti karena banyaknya kendaraan yang melebihi kapasitas jalan (Riyadi, SN, 2010). Permasalahan kemacetan

sering kita jumpai, terutama pada kota yang memiliki tingkat arus ekonomi baik di skala kecil maupun besar ataupun juga belum memiliki sarana transportasi publik sehingga terjadinya ketidak seimbangan antara jumlah kapasitas kendaraan dengan jumlah penduduk saat ini. (Daniel, 2015)

Kemacetan disebabkan karena kebutuhan masyarakat yang dinamis di tengah revolusi industry 4.0 sehingga kemacetan tidak bisa kita hindari pada saat-saat sibuk, seperti berangkat kerja dan pulang ke rumah. Kemacetan juga disebabkan karena tidak seimbangan jumlah kebutuhan jalan dengan bertambahnya jumlah penduduk sehingga kemacetan memiliki dampak sosial, dampak dari kemacetan yang dialami oleh masyarakat biasanya menimbulkan kesehatan jiwa maupun psikis mereka. Dan juga tidak hanya dampak dari social saja melainkan dampak dari segi ekonomi dampak tersebut terhadap hilangnya waktu pengendara / pengemudi dampak kemacetan lalu lintas berdampak pada terbuangnya waktu pengemudi/penumpang, misalnya pengemudi/pengemudi harus mengeluarkan biaya ekstra untuk membeli bensin lebih banyak., serta pengendara / pengemudi terlambat masuk kantor sehingga pendapatan yang diterima juga dikurangi. (Putri et al., 2016)

Menurut pendapat penulis, kemacetan merupakan permasalahan umum yang terjadi khususnya di masyarakat di kota – kota yang memiliki arus ekonomi tinggi sehingga situasi maupun keadaan ini menyebabkan volume kendaraan yang masuk menjadi tidak teratur ditambah ketidak seimbangan dengan jumlah kebutuhan jalan sehingga situasi maupun keadaan di beberapa ruas jalan mengalami stagnan atau berhenti dan perekonomian di kota akan mengalami kerugian imbas kemacetan tersebut. (Auliyana, 2019)

2. Pembangunan Berkelanjutan

Pembangunan dapat didefinisikan sebagai pembangunan yang dilakukan oleh bangsa untuk kesejahteraan rakyatnya. Secara sederhana, pembangunan hanya diartikan upaya para pemimpin untuk memenuhi kebutuhan rakyatnya dengan memanfaatkan sumber daya alam dan peluang yang ada. Pembangunan hanya dapat dipahami sebagai upaya memenuhi kebutuhan manusia dengan menggunakan sumber daya yang terbatas. (Ingerid L. Moniaga, 2016) Seiring berjalannya waktu, pada masa Orde Baru, pembangunan merupakan tolak ukur pertumbuhan ekonomi suatu negara atau pertumbuhan per kapita, sehingga pembangunan juga dapat mengurangi kemiskinan, pengangguran, dan upah yang sebenarnya terdistribusi dapat dikendalikan dengan baik. Era orde baru ini lah pembangunan terus ditingkatkan guna untuk meningkatkan kesejahteraan rakyatnya. (Niken Pratiwi et al., 2018) Sehingga berakhirnya era orde baru berubah menjadi era reformasi pembangunan berubah nama menjadi pembangunan berkelanjutan, konsep pembangunan berkelanjutan ini merupakan pengembangan pembangunan era orde baru dulu yang tidak menitikberatkan pembangunan tersebut dalam jangka waktu yang singkat atau pendek tetapi juga perlu dipertimbangkan segi aspek social maupun ekonomi dalam jangka waktu yang sangat lama demi kebaikan bangsa serta memajukan perekonomian di daerah masing – masing. (Sutandi A. Caroline, 2015)

Pilar pembangunan berkelanjutan adalah keberlanjutan ekonomi, keberlanjutan sosial, dan kelestarian lingkungan hidup. Ketiga unsur tersebut harus berkembang secara seimbang; Jika tidak, pembangunan akan terjebak pada model pembangunan tradisional yang hanya menekankan pertumbuhan ekonomi dan mengabaikan pembangunan sosial dan lingkungan. (Suparmoko, 2020) Hasil pembangunan berkelanjutan yang dibuat oleh

Pemerintah Kabupaten Sidoarjo berupa Fly Over Krian memberikan harapan besar bagi masyarakat krian dan juga meningkatkan pendapatan asli daerah di Kabupaten Sidoarjo itu sendiri.(Darmawati et al., 2015)

Dari segi berkelanjutan ekonomi, pembangunan Fly Over dapat mengatasi kerugian ekonomi karena setiap harinya jumlah kebutuhan jalan serta aktivitas perdagangan di sekitar flyover menjadi tidak seimbang sehingga dengan adanya Fly Over ini aktivitas perdagangan maupun industri berjalan dengan lancar tanpa adanya kerugian baik secara material maupun imaterial.(Widiaswari, 2014)

Dari segi berkelanjutan sosial, pembangunan Fly Over dapat mempercepat perpindahan manusia sekitar tidak stress, lelah, maupun emosi. Serta keberlanjutan lingkungan, dalam pembangunan FlyOver harus mengutamakan estetika lingkungan sekitar agar tidak menimbulkan polusi debu maupun kendaraan sehingga dalam pembangunan tersebut perlu penyiraman rutin di sekitar proyek pembangunan Fly Over yang dilakukan oleh dinas lingkungan terkait.(Makhya, 2017)

3. Permasalahan Tata Ruang

Dalam penafsiran umum UU Nomor 26 Tahun 2007 ditegaskan bahwa ruang yang dimaksud meliputi ruang daratan, ruang laut, dan ruang udara, serta kekayaan alam yang dikandungnya bagi kehidupan dan penghidupan masyarakat.(Hakim et al., 2021) Secara umum, perencanaan penggunaan lahan merupakan sebuah proses yang dilakukan oleh pemangku kepentingan untuk melakukan suatu perencanaan dalam melakukan pembangunan serta meningkatkan mengontrol penggunaan ruang publik.(Muhamad Khudza Alfi Himam et al., 2022)

Perencanaan penggunaan lahan merupakan bagian dari pemanfaatan ruang tersebut yang bertujuan agar nilai ekoomi dalam perencanaan tata ruang tersebut bisa meningkatkan kesejahteraan masyarakat serta berinteraksi dengan lingkungan sekitar.(Feryanto Kurniawan et al., 2021) Budihardjo (1997) menyebutkan beberapa cara untuk meningkatkan kualitas perencanaan tata ruang, khususnya perencanaan tata ruang tidak lagi dipandang hanya sebagai “manajemen perubahan” atau “manajemen pertumbuhan”; melainkan “manajemen konflik”.

a) Orientasi pada tujuan ideal jangka panjang harus dipadukan dengan pemecahan masalah jangka pendek yang progresif;

b) Mengembangkan mekanisme kontrol untuk menegakkan penegakan hukum, melengkapi langkah-langkah untuk mencegah pelanggaran dan mendorong masyarakat untuk mematuhi peraturan;

(c) Perencanaan tata ruang yang komprehensif dan terpadu, dengan menggunakan model perencanaan partisipatif dan perencanaan yang komprehensif atau lintas sektoral, harus dilaksanakan secara konsisten; Dan

d) Sensitivitas sosial budaya para pembuat kebijakan dan pakar di bidang lingkungan alam dan lingkungan binaan semakin ditingkatkan melalui forum pertemuan, diskusi dan konferensi serta publikasi resmi dan tidak resmi.

Pada dasarnya pembangunan merupakan tujuan yang dilakukan oleh pemerintah untuk memberdayakan potensi masyarakat guna meningkatkan kemampuan dan keterampilan yang dimilikinya. Menurut Mahi (2016), konsep wilayah adalah suatu wilayah yang didasarkan pada keanekaragaman fisik dan ekonomi, namun tetap menjaga hubungan erat dan saling mendukung secara fungsional untuk mendorong pertumbuhan ekonomi wilayah dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

4. Transportasi

Sistem transportasi memiliki arti sebagai berikut, system yaitu suatu komponen yang terintegrasi bersifat komperhensif di dalam system tersebut. Transportasi merupakan benda yang dilakukan oleh manusia untuk keperluan sehari – hari yang diggerakkan oleh mesin sehingga bisa mempermudah pekerjaan manusia.(Rahmatullah et al., 2022)

sistem transportasi umum berkelanjutan berdampak baik bagi peradaban manusia terhadap keberlanjutan ekonomi, sosial, dan budaya serta memiliki peran penting untuk menjaga kelangsungan hidup sekitarnya. Keberadaan sistem transportasi harus memenuhi kebutuhan konektivitas ekonomi dan sosial serta memberikan peningkatan mobilitas masyarakat (Schafer, A., 1998). Keunggulan alat transportasi ini adalah mengurangi dampak negatif terhadap aspek ekonomi, sosial dan lingkungan.(Putra & Adeswastoto, 2018)

Seiring perubahan zaman yang semakin cepat moda transportasi ini memiliki peran penting salah satunya moda transportasi public yang terdapat di Provinsi Jawa Timur yaitu Bus Rapid Transit (BRT) Trans Jatim . BRT Trans Jatim baru diluncurkan oleh Pemprov Jatim tahun lalu ini sebagai penunjang roda perekonomian di sektor kecil dan menengah serta memepercepat mobilisasi orang.(Kibthiah et al., 2023) Di system Bus Trans Jatim ini berintegrasi dengan letak strategis tidak hanya di pusat kota melainkan di kawasan pinggiran maupun sebaliknya. Keberadaan Trans Jatim ini merupakan langkah pemprov jatim untuk meminimalisir angka kemacetan maupun kecelakaan di jalan tiap tahunnya serta bentuk perhatian pemerintah dalam memajukan sektor transportasi publik karena dapat memberikan akses kemudahan yang lebih luas hingga ke skala regional.(HS et al., 2021)

METODE PENELITIAN

Metode penelitian menggunakan kualitatif deskriptif. Deskripsi kualitatif adalah penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa lisan atau tulisan orang kemudian menganalisis perilaku yang diamati (Mustikarani, 2016). Peneliti menggunakan data sekunder seperti artikel dan laporan yang berkaitan dengan analisis kinerja program Pemerintah kabupaten Sidoarjo dalam pembangunan Flyover Krian. Peneliti mengambil suatu topik permasalahan terkait tentang pada pembangunan Flyover Krian. Peneliti juga dengan adanya pembangunan Flyover Krian apakah efektif permasalahan sebidang perlintasan kereta api bisa mengatasi permasalahan kemacetan dan meningkatkan perekonomian di sekitarnya.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Pembangunan Flyover Krian

Pembangunan Flyover Krian merupakan rencana program pembangunan prioritas pemerintah kabupaten Sidoarjo. Dengan keputusan Bupati tahun 2022, bahwa pemerintah kabupaen sidoarjo melakukan program pembangunan infrastruktur untuk mengatasi kepadatan lalu lintas pada jam – jam sibuk. Dengan anggaran dana Proyek pembangunan Flyover krian 167 miliar rupiah akan dilakukan pembangunan.(Di et al., 2018) Pemerintah Kabupaten Sidoarjo dengan anggaran APBN serta APBD yang digelontorkan tersebut sesuai target masa kontruksi. Selain Flyover Krian yang akan dibangun oleh pemerintah kabupaten sidoarjo juga akan dibangun JPO (Jembatan Penyebrangan Orang)

untuk menuju dari atau ke stasiun Krian dan juga dilakukan penataan kawasan seperti pembangunan taman di sekitar bawah Flyover Krian. (Susanti, 2015)

Mega Proyek pemerintah Kabupaten Sidoarjo ini merupakan pengembangan proyek dari pembangunan Frontage Road waru buduran dan Flyover Aloha. Dengan anggaran Rp 167 miliar pada 2022, pengerjaan Flyover dan anggaran pembebasan lahan Rp 7,5 miliar akan dimulai. Diharapkan proyek tersebut dapat selesai pada akhir Desember 2023. Namun pembangunan Flyover Krian mempunyai pro dan kontra, terutama pada wilayah yang terkena dampak pembangunan Flyover Krian. Pasalnya, masih terdapat permasalahan pelepasan lahan untuk perumahan masyarakat di sekitar proyek pembangunan Flyover. Bachruni menjelaskan, 74 kawasan terdampak pembangunan flyover JPL-64 Krian terletak di persimpangan jembatan sepanjang 740 meter tersebut. Jumlah tersebut belum termasuk wilayah di bawah jalan layang 100 meter, keseluruhan totalnya ada 110 wilayah terdampak.

Proses pembangunan Flyover Krian sudah memasuki tahap lelang pembangunan setelah melakukan sosialisasi, urgensi, dan ganti rugi lahan terhadap pembangunan Flyover Krian yang akan dimulai pada September tahun 2022 lalu. Akibatnya ruas jalan Kyai Mojo dan jalan Setiabudi mengalami hambatan. Untuk mengantisipasi penumpukan kendaraan pada ruas jalan Kyai Mojo dan Jalan Setiabudi pemerintah kabupaten Sidoarjo menginstruksikan pada dinas perhubungan untuk melakukan rekayasa lalu lintas atau buka tutup satu jalur. Dinas perhubungan menghimbau kepada masyarakat untuk tidak pulang atau pergi melewati jalan Kyai Mojo dan Jalan Setiabudi. Oleh karena itu, Jalur alternatif yang disiapkan Dinas Perhubungan Sidoarjo antara lain kendaraan yang datang dari arah timur melalui jalur alternatif Jalan Setiabudi, Jalan Basuki Rahmat, Jalan KH Dewantara, dan Jalan Mpu Gandring.

Kendaraan dari arah utara selanjutnya dapat mengambil jalur alternatif By Pass Krian, Jalan Mayjen Yuwono, Jalan Wahidin, Jalan KH Dewantara, lalu Jalan Mpu Gandring. Sedangkan dari arah barat dapat mengambil jalur alternatif Jalan Imam Bonjol, Jalan KH. Dewantara dan Jalan Mpu Gandring. Rambu peringatan pembangunan proyek juga telah dipasang di setiap persimpangan jalan pengganti. Rambu yang terpasang bertuliskan “Dilarang Masuk Tanpa Izin, Maaf Perjalanan Anda Terganggu, Jalur Alternatif” dan rambu penunjuk arah lainnya.

. Tak hanya pihak dinas perhubungan melainkan juga pada dinas lingkungan hidup dan kehutanan mendapat intruksi langsung dari bupati untuk memperhatikan aspek lingkungan, serta tidak mengganggu aktivitas warga selama proyek pembangunan berlangsung.

Pada bulan April tahun 2023 progress pembangunan Flyover Krian sudah memasuki 60 persen dan pemasangan pilar – pilar flyover sudah hampir tuntas. “Setiap langkah kita cek dan terus monitor, kita semua ingin proyek flyover Krian bisa selesai tepat waktu. “Laporan yang kami terima progresnya bagus, mencapai 60%, bukan “Hanya 40%”. diantaranya masih ada yakni akhir Desember 2023 harus selesai,” ujarnya. Gus Muhdlor mengatakan, pembangunan JPL 64 Krian dan JPL 79 Tarik merupakan kerja sama Pemkab Sidoarjo dengan Kementerian Perhubungan, Direktorat Jenderal Perkeretaapian dan Pemerintah Provinsi Jawa Timur.

Pembangunan Flyover Krian Hal ini sudah ditunggu-tunggu oleh masyarakat. Kasus ini merupakan proyek strategis di Sidoarjo Barat. Oleh karena itu, Pemerintahan Bupati Sidoarjo terus berupaya agar proyek pembangunan Jalan Layang Krian bisa cepat selesai. Hingga saat ini progress pembangunan Flyover tersisa 15% saja, pengerjaan proyek ini sudah menunjukkan fisiknya tinggal penyempurnaan ornament – ornament

serta penerangan lampu jalan. Harapan Bupati Sidoarjo bahwa akhir tahun 2023 ini Flyover Krian Kini pengendara bisa melewatinya sehingga mengurangi kepadatan kendaraan yang menyebabkan kemacetan pada waktu-waktu tertentu.

B. Keefektifan Program Pemerintah kabupaten Sidoarjo dalam pembangunan Flyover Krian

Polemik kemacetan terjadi di kota – kota besar, juga termasuk di Kabupaten Sidoarjo merupakan penyanggah Kota Surabaya. Untuk melakukan persoalan yang terjadi setiap tahunnya terhadap kritik, keluhan, serta kepuasan dari masyarakat maka kemacetan perlu dilakukan sebuah gagasan untuk memecahkan akar dari masalah tersebut, antara lain dengan perluas jalan, bangun jalan baru, membangun jalan tol, membuat underpass, membangun flyover, membuat transportasi public, dsb.

Kemacetan lalu lintas di Kabupaten Sidoarjo dalam perkembangan saat ini semenjak dipimpin oleh Bupati Ahmad mudhlor ali atau biasa disapa gus Mudhlor ini sudah membangun infratraktur yang ia gagas sendiri antara lain, proyek frontage road buduran – waru, flyover krian, proyek betonisasi jalan, flyover aloha, flyover tarik, pembangunan tugu babalayar Ramayana, serta pengembangan moda angkutan umum Bus Rapid Transit (BRT) TransJatim. Sedangkan untuk pembangunan jalan layang, akan dibangun jalan layang mulai tahun 2022 ruas jalan Kyai Mojo – Setiabudi.

Program prioritas pemerintah kabupaten sidoarjo dalam Membangun jalan layang sebagai salah satu cara mengatasi kemacetan lalu lintas. Program pembangunan viaduct juga merupakan bentuk kontrak politik antara Herman Hanoi dan masyarakat Bandarlampung, yang menunjukkan tanggung jawab Pemerintah dalam menyelesaikan masalah kemacetan lalu lintas.

Dari sisi kepentingan umum, program ini dirasakan oleh Pemerintah Kabupaten Sidoarjo sebagai kemaslahatan umum. Ide ini diadopsi oleh kota-kota besar sebagai jalan pintas mengatasi kemacetan lalu lintas. Alternatif solusi penyelesaian kemacetan lalu lintas dengan angkutan umum nampaknya belum cukup efektif, oleh karena itu pilihan dan argumen politik yang mendukung pembangunan jembatan menjadi argumen utama yang didasarkan pada alasan yang masuk akal. Program pembangunan viaduct sepenuhnya bersumber dari APBN melalui Dirjen Perkeretaapian. Baik aspek finansial maupun teknis dari proses pembangunan tidak melaporkan adanya masalah serius. Target penyelesaian pembangunannya sekitar 15 bulan dan dapat selesai tepat waktu.(Candra Setyawati, 2022)

Kebijakan ini, baik pada saat perumusan maupun implementasinya, cenderung lebih bersifat mendukung dibandingkan menentang, sehingga dari sudut pandang politik dan teknis, implementasinya tidak mungkin dilakukan. Alasan mereka tidak setuju dengan pembangunan jembatan tersebut karena dapat berdampak buruk terhadap perekonomian, terutama perekonomian di sekitar jembatan tersebut.(Adianti, 2020)

C. Faktor Penyebab Kemacetan di Krian

Berdasarkan data yang kami kumpulkan, penyebab kemacetan antara lain:

1. Lebar jalan

Kapasitas jalan ruas kyai mojo – setiabudi tidak terlalu lebar, hal ini dari pengamatan saya lebar jalan ini hanya 5 meter untuk menampung 2 lajur kendaraan bermotor, sehingga pada saat jam tertentu maka jalan ini dipadati kendaraan bermotor menimbulkan ketidak seimbangan dengan kapasitas lebar jalan menjadikan jalan ini menyebabkan kemacetan di jalan kyai mojo – setiabudi.

2. Lalu Lintas Kendaraan Pada waktu tertentu, jumlah lalu lintas kendaraan bermotor di jalan ini sangat tinggi

3. Adanya perlintasan sebidang dengan kereta api

Ruas jalan Kyai Mojo – Setiabudi ini terdapat perlintasan kereta api jurusan Jakarta – Surabaya, Sehingga pada saat jam tertentu seringkali menyebabkan antrian kendaraan, hal ini menyebabkan antrian kendaraan serta melintasi jalan ini harus bersabar untuk menunggu kereta api lewat beberapa kali.

4. Persimpangan jalan

Persimpangan jalan adalah tempat bertemunya atau berpotongannya jalan, baik bertingkat maupun tidak, persimpangan jalan yang pertama menjadi penyebab kemacetan lalu lintas pada jalan tersebut. Kyai Mojo adalah Persimpangan Setiabudi dan Moh. Yamin.

5. Pembangunan Flyover Krian

Aktivitas pembangunan Flyover di beberapa ruas jalan Kyai Mojo secara tidak langsung menghalangi jalur lalu lintas di jalan, pembangunan tersebut mengakibatkan aktivitas proyek dan keluar masuk kendaraan proyek sehingga pembangunan flyover secara tidak langsung menyebabkan antrian panjang kendaraan akhirnya timbul kemacetan.(Wini Mustikarani & Suherdiyanto, 2016).



KESIMPULAN DAN SARAN

Untuk melakukan persoalan yang terjadi setiap tahunnya terhadap kritik, keluhan, serta kepuasan dari masyarakat maka kemacetan perlu dilakukan sebuah gagasan untuk memecahkan akar dari masalah tersebut, antara lain dengan perluas jalan, bangun jalan baru, membangun jalan tol, membuat underpass, membangun flyover, membuat transportasi public, dsb

DAFTAR REFERENSI

Adianti, S. Y. (2020). Perencanaan Tata Ruang sebagai Upaya Mewujudkan Pembangunan Kota Berkelanjutan (Studi Analisis Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Mojokerto). *Jurnal Ilmiah Administrasi Publik*, 006(01), 108–117. <https://doi.org/10.21776/ub.jiap.2020.006.01.13>

- Auliyana, E. (2019). *Dampak Revitalisasi Pasar Tradisional dan Ekternalitas Pembangunan Jalan Layang (Fly Over) Terhadap Sosial Ekonomi Pedagang (Studi Kasus di Pasar Grengseng, Paguyangan, Kabupaten Brebes)*. 1–100.
- Candra Setyawati, K. (2022). Analisis Keefektifan Pembangunan Jalan Frontage Waru - Buduran Guna Menaggulangi Kemacetan Di Sidoarjo. *Jurnal Ekonomi Bisnis Dan Akuntansi*, 2(2), 117–124. <https://doi.org/10.55606/jebaku.v2i2.169>
- Cohen, N., & Robbins, P. (2012). Transport Demand Management. *Green Cities: An A-to-Z Guide*, 6(1), 66–71. <https://doi.org/10.4135/9781412973816.n134>
- Daniel, D. (2015). No Title空間像再生型立体映像の研究動向. *Nhk 技研*, 151(22), 10–17.
- Darmawati, Saleh, C., & Hanafi, I. (2015). Implementasi Kebijakan Rencana Tata Ruang Wilayah (Rtrw) Dalam Perspektif Pembangunan Berkelanjutan. *Jurnal Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik*, 4(2), 379–382. www.publikasi.unitri.ac.id
- Di, R., Bukit, K., & Padang, G. K. (2018). *Jmiap*. 1(1), 71–82.
- Febriana, S., Hidayati, N., Slamet, G., & Setyaningsih, I. (2019). Dampak Fly Over Manahan Terhadap Arus Lalu Lintas. *Jurnal Litbang Sukowati : Media Penelitian Dan Pengembangan*, 4(1), 9. <https://doi.org/10.32630/sukowati.v4i1.120>
- Feryanto Kurniawan, D., Sasmito, C., & Indra Gunawan, C. (2021). Implementasi Kebijakan Rencana Detil Tata Ruang (RDTR) Di Kecamatan Balongbendo Kabupaten Sidoarjo (Studi Pelanggaran Ijin Pemanfaatan Ruang). *Journal of Public Administration and Sociology of Development*, 2(2), 152–176. www.tataruang.atrbpn.go.id,
- Hakim, L., Rochima, E., & Wyantuti, S. (2021). Implementasi Kebijakan dan Realisasi Rencana Tata Ruang Kec. Garut Kota di Kab. Garut: Studi Analisis Kebijakan. *Jurnal Ekonomi Dan Kebijakan Publik*, 12(2), 163–175. <https://doi.org/10.22212/jekp.v12i2.1938>
- Hayati, F. M., Wicaksono, A., Rizal, F., Jurusan, S., Wilayah, P., Kota, D., Kunci, K., Kemacetan, B., & Udara, B. P. (2013). Biaya Kemacetan dan Polusi Karbon Monoksida pada Lalu Lintas Akibat Adanya Pembangunan Fly-Over (Studi Kasus: Fly-Over Simpang Jalan Ahmad Yani-Gatot Subroto Kota Banjarmasin). *Jurnal Tata Kota Dan Daerah*, 5(2), 87–96.
- HS, M. R. P., Sulistyorini, R., & Karami, M. (2021). Efektifitas Pembangunan Flyover pada Ruas Jalan Teuku Umar - ZA Pagar Alam Kota Bandar Lampung Efektifitas Pembangunan Ruas Jalan pada Ruas Jalan Teuku Umar - ZA Pagar Alam Kota Bandar Lampung. *Journal Rekayasa Sipil Dan Desain (JRSD)*, 9(1), 93–104.
- Ingerid L. Moniaga, E. D. T. (2016). Pengembangan RTH Kota Berbasis Infrastruktur Hijau dan Tata Ruang Studi Kasus: Kota Manado. *Jurnal Lingkungan Binaan Indonesia*, 9(1), 27–32.
- Janu Muhammad, A. P. dan K. S. (2015). Analisis dampak sosial dan ekonomi dalam pembangunan. *Pelita*, X, 11–24.
- Khudza, M., Hiam, A., Studi, P., Teknik, M., Teknik, F., Islam, U., & Agung, S. (2022). *Pembangunan Fly Over Perlintasan Jalan*.
- Kibthiah, M., Chamida, R. N., Surabaya, U. N., & Khotimah, K. (2023). Suroboyo Bus Sebagai Sistem Transportasi Berkelanjutan Di Kota Surabaya. *Jurnal Transportasi*, 23(1), 11–18. <https://journal.unpar.ac.id/index.php/journaltransportasi/article/view/6643>
- Maharannie, R. D. (2019). Dampak Pembangunan Fly Over Pasar Kembang Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Pedagang Sekitar Proyek di Kecamatan Tegalsari dan

- Kecamatan Sawahan. *Journal of Chemical Information and Modeling*, 53(9), 1689–1699.
- Makhya, S. (2017). *Perspektif etika kebijakan publik*. 112–120.
- Muhamad Khudza Alfi Himam, Rachmat Mudiyo, & M. Faiqun. (2022). Analisa Dampak Lalu Lintas Dari Pembangunan Fly Over Perlintasan Jalan Rel Kereta Api Di Mranggen. *Journal of Civil Engineering and Transportation*, 6(2), 21.
- Niken Pratiwi, Santoso, D. budi, & Khusnul Ashar. (2018). Analisis Implementasi Pembangunan Berkelanjutan Di Jawa Timur. *Jiep*, 18(1), 1–13.
- Pemodelan, A., Moda, P., Sepeda, A., Dengan, M., & Umum, A. (2023). *JURNAL LATERAL*. 1(1), 46–52.
- Putra, A. A., & Adeswastoto, H. (2018). Transportasi Publik Dan Aksesibilitas Masyarakat Perkotaan. *Jurnal Teknik Industri Terintegrasi*, 1(1), 55–60. <https://doi.org/10.31004/jutin.v1i1.312>
- Putri, F. M., Yulanda, N., & Desga, W. (2016). Permodelan Bangkitan Perjalanan di Nagari Siguntur, Nagari Barung-Barung Belantai, dan Nagari Nangalo Kecamatan Koto XI Tarusan Kabupaten Pesisir Selatan. *Jurnal Penelitian Transportasi Multimoda*, 14(2), 77–82.
- Rahmatullah, A. R., Dewi, D. I. K., & Nurmasari, C. D. T. (2022). Integrasi Antar Transportasi Umum Di Kota Semarang. *Jurnal Pengembangan Kota*, 10(1), 36–46. <https://doi.org/10.14710/jpk.10.1.36-46>
- Suparmoko, M. (2020). Pembangunan Nasional Dan Regional. *Jurnal Ekonomika Dan Manajemen*, 9(1), 39–50.
- Susanti, A. (2015). Evaluasi Kinerja Simpang Lima Krian Dan Upaya Penanganannya Di Kabupaten Sidoarjo. *Rekayasa Teknik Sipil*, 1, 9–20. <https://ejournal.unesa.ac.id/index.php/rekayasa-teknik-sipil/article/view/10071/4093>
- Sutandi A.Caroline. (2015). Pentingnya Transportasi Umum Untuk Kepentingan Publik. *Jurnal Administrasi Publik*, 12(1), 19–34. https://www.google.com/search?q=sustainable+city+planning&tbm=isch&tbo=u&source=univ&sa=X&ei=2l_0UoiNJ4Pok
- Widiaswari, H. R. R. (2014). *DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN LINGKAR DALAM SELATAN TERHADAP TATA RUANG KOTA BANJARMASIN (Development Impact in Ring Road South to the Urban Spatial Banjarmasin)* Hj. Roro Rukmini Widiaswari*. 61(3), 1–10.
- Wini Mustikarani, & Suherdiyanto. (2016). Analisis Faktor-Faktor Penyebab Kemacetan Lalu Lintas Di Sepanjang Jalan H Rais a Rahman (Sui Jawi) Kota Pontianak. *Jurnal Edukasi*, 14(1), 143–155.