E-ISSN: 2798-0413,P-ISSN :2798-0111
The journal is accredited "**Sinta 5**" by Ministry of Research and Technology / National Research and Innovation Agency Republic of Indonesia
Number: 230/E/KPT/2022 on December 30, 2022.

Daya Guna dalam Pelaksanaan Program Pembangunan Jembatan Tunggulmas untuk Menanggulangi Kemacetan di Kota Malang

Baretha Mei Indahwati[1], Hayat[2], Taufiq Rahman Ilyas[3]

[1] Universitas Islam Malang, Indonesia; barethamei3@gmail.com
[2] Universitas Islam Malang, Indonesia; hayat@unisma.ac.id
[3] Universitas Islam Malang, Indonesia; taufiqilyas42@unisma.ac.id

IDAROTUNA: Jurnal Adminstrative Science

Vol 5 No 2 November 2024
https://doi.org/10.54471/idarotuna.v5i2.108

Received: October 31, 2024
Accepted: October 01, 2024
Published: November 06, 2024

Publisher's Note: Program Study Office Adminstrative stays neutral with regard to jurisdictional claims in published maps and institutional affiliations.

Copyright: © 2024 by the authors. Submitted for possible open access publication under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY) license (https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

Abstract : Every human activity, whether ordinary work activities, business, education, social activities, and so on, depends on the transportation sector. Considering that transportation is the result of the movement of people and objects, improving the transportation system requires comprehensive handling. This has resulted in the growth rate of urbanization flows from rural to urban areas being quite high. For example, the population of Malang City has increased in the last eight years, from 804,803 people in 2013 to 844,933 people in 2021. Public problems have also emerged, starting from the loss of green space, changes in urban planning design, to the phenomenon of traffic jams. This research uses a descriptive method with qualitative data analysis, namely a problem solving approach that seeks the best way to characterize the current state of the research object based on available facts. It is natural that Malang City, which is the second largest city in East Java, cannot be separated from the population explosion. From many angles, this causes traffic jams, which can impact the ability of these neighborhoods to carry out daily activities comfortably, safely and peacefully. After the construction and inauguration of the Tuggulmas Bridge on February 24 2022, one of the traffic hotspots is on Jalan Raya Tlogomas. The discussion above shows that there is still room for improvement in the implementation of the tuggulmas Bridge construction program to ease traffic congestion in Malang City. seen from the various ways of implementing and monitoring the WTulmas Bridge Construction Program, from the way the Program is evaluated and influenced, and from the way the Program is supported and inhibited effectively and efficiently to achieve these goals. reduce traffic jams in Malang City

Keywords: *Development, Congestion.*

Pendahuluan

Seiring dengan tingkat perkembangan dan perluasan sektor usaha. Jumlah transportasi yang tersedia meningkat seiring dengan padatnya pertumbuhan penduduk di wilayah metropolitan. Setiap aktivitas manusia, termasuk pekerjaan tetap, bisnis, pendidikan, kegiatan sosial, dan lain sebagainya, bergantung pada sektor transportasi. Fasilitas harus tersedia untuk memfasilitasi peningkatan laju pergerakan orang dan produk. Masyarakat Kota Malang membutuhkan ruang kota dalam jumlah tertentu untuk menjalankan kehidupan sehari-hari. Dengan segala aktivitasnya, Kecamatan Tlogomas Tunggulwulung menjadi pusat aktivitas masyarakat setempat. Di Kota Malang diperlukan sarana dan prasarana yang mampu memperlancar aktivitas masyarakat. Hal ini mengakibatkan laju pertumbuhan arus urbanisasi dari pedesaan ke perkotaan cukup tinggi.

Menurut Peraturan Daerah (Perda) Kota Malang Nomor 7 Tahun 2010 tentang Analisis Dampak Lalu Lintas, setiap pengembang atau pemilik usaha yang berencana membangun kawasan perumahan, pusat kegiatan, atau kedua-duanya berpotensi menimbulkan dampak terhadap lalu lintas dan menurunkan tingkat lalu lintas yang diinginkan. tingkat pelayanan di Kota Malang perlu dilakukan analisis dampak lalu lintas. Pada tanggal 24 Februari 2022, Kecamatan Tunggulwulung dan Tlogomas dihubungkan dengan pembangunan jembatan nggulmas. Dengan tinggi 314 meter, jembatan ini panjang. Outgrid atau jalan samping yang mendekati sisi Tlogomas sepanjang 40 meter, bentang jembatan 130 meter, dan sisi Jalan Saxophone sepanjang 114 meter. Sebanyak Rp39.702.957.000 uang APBD digunakan untuk membiayai jembatan tersebut. Beberapa permasalahan teridentifikasi dari latar belakang dan uraian yang telah diberikan; mereka akan dibahas dalam hasil dan diskusi penelitian. Telah ditentukan seberapa sukses Program Pembangunan Jembatan TUNGGULMAS dalam mengurangi kemacetan lalu lintas Kota Malang.

Kegunaan, sering juga disebut dengan utilitas, merupakan kesenangan yang dirasakan pelanggan setelah menggunakan suatu produk atau jasa. Salah satu metrik yang

digunakan untuk mengukur seberapa besar sistem diterima oleh pengguna adalah kegunaannya. (Vi, 1998). Dua gagasan terkait disertakan dalam konsep kegunaan: kegunaan total dan kegunaan marjinal. Besarnya utilitas yang diperoleh konsumen dari mengkonsumsi suatu produk tertentu disebut utilitas total, atau TU. Di sisi lain, utilitas marjinal (MU) adalah perubahan kepuasan pelanggan yang dihasilkan dari penggunaan suatu produk lebih atau kurang.

Kebijakan publik merupakan salah satu produk penyelenggaraan pemerintahan, bersama dengan peraturan, barang publik, dan pelayanan publik. (Muchlis, Hamdi 2014). Hayat (2018) Kebijakan publik merupakan keputusan yang diambil pemerintah untuk kepentingan masyarakat umum. Hal ini dikembangkan dan dievaluasi melalui proses di mana seluruh aktivitas kebijakan publik saling bergantung. Menurut Sunggono (1994), tugas utama negara adalah mengembangkan, melaksanakan, dan melaksanakan kebijakan atas nama seluruh masyarakat. Untuk mencegah serangan-serangan yang membahayakan kedaulatan bangsa dan negara, maka negara harus diperkuat. Hal ini diperlukan agar negara menjadi negara yang otonom, sejahtera, dan aman (Hayat, 2018).

Pembangunan sebenarnya lebih dari sekedar pekerjaan fisik dan infrastruktur karena berdampak pada perekonomian, masyarakat, dan budaya jika pembangunan infrastruktur tidak diimbangi dengan pembangunan sumber daya manusia. Pada tahun 2018, Hayat Hidayat Turohman dan Cikusin. Ekspansi dan transformasi suatu negara yang terencana dan disengaja menuju modernitas dalam kerangka pembangunan bangsa disebut pembangunan. (2016), Kartono & Nurcholis.

Setiap anggota masyarakat bangsa harus berpartisipasi dalam upaya pembangunan, bukan hanya sekedar menonton dari pinggir lapangan. Lestari (2019). Pertumbuhan ekonomi harus mendorong pembangunan infrastruktur jalan penghubung, yang menunjukkan pentingnya jalan sebagai sarana transportasi untuk aktivitas sehari-hari di semua tingkat masyarakat. Oleh karena itu, hal ini dianggap sebagai tugas yang sangat mendasar yang diperlukan untuk dapat berpartisipasi dalam kegiatan masyarakat lainnya. Pada tahun 2018, Hayat Hidayat Turohman dan Cikusin.

Rencana Pembangunan Tahunan Daerah yang disebut juga Rencana Kerja Pembangunan Daerah adalah dokumen perencanaan untuk jangka waktu 1 (satu) tahun, berdasarkan Peraturan Bersama: Menteri Dalam Negeri Nomor: 28 Tahun 2010, Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/ Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Nomor: 0199/M PPN/04/2010, dan Menteri Keuangan Nomor: PMK 95/PMK 07/2010 tentang Penyelarasan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) dengan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2010-2014. Lestari (2019).

Belanjanya dipindahkan ke APBD namun tetap menjadi bagian APBN inti. Perwakilan regional bertanggung jawab atas perencanaan dan pelaksanaan. Proyek Peningkatan Jalan Kabupaten merupakan salah satu perbaikan yang menjadi tanggung jawab pemerintah daerah namun masih dalam lingkup pemerintah pusat. Lestari (2019). Setidaknya pada jam sibuk pagi dan sore hari, hampir semua kota besar baik di negara maju maupun berkembang terus mengalami kemacetan lalu lintas (Clarkson dan Gary, 1988). Kemacetan akan mulai terlihat ketika arus lalu lintas sudah mendekati maksimum. Akibat jarak mobil yang saling berdekatan, kemacetan akan semakin parah seiring dengan semakin padat dan padatnya arus lalu lintas. Seperti yang dikemukakan oleh Losa (2016).

Dari sudut pandang tingkat layanan, kemacetan terjadi ketika LOS < C. Pada titik ini, kecepatan pengoperasian turun cukup cepat akibat munculnya hambatan samping, dan kebebasan bergerak relatif sedikit. Dalam keadaan ini, kapasitas volume (V/C > 0,8) lebih dari atau sama dengan 0,8. Ketika nilai LOS pada akhirnya mencapai tingkat pelayanan, maka arus lalu lintas menjadi tidak stabil sehingga menyebabkan penundaan yang signifikan yang disebut kemacetan lalu lintas (Nur dkk, 2020).

Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 menyebutkan bahwa jalan diartikan sebagai prasarana transportasi darat. Hal ini mencakup seluruh ruas jalan, tidak termasuk jalur kereta api, jalur truk, dan jalan kabel, serta bangunan tambahan dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas yang berada di darat, di atas tanah, di bawah tanah, dan/atau di atas air. Pembangunan jalan didasarkan pada manfaat pembangunan dari jalan

itu sendiri, guna menciptakan sistem transportasi yang terpadu dan menjadikan pelayanan pemerintah lebih optimal dalam pelayanan jalan, sebagaimana dijelaskan dalam pasal 2 dan 3 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.

Jembatan merupakan infrastruktur yang mengalami tekanan dinamis dan berulang, menurut Nugraha (2017). Yang terbaik adalah mempertimbangkan fungsi kebutuhan transportasi serta persyaratan teknis dan estetika arsitektur, yang mencakup elemen lalu lintas, aspek teknis, dan fitur estetika, saat merencanakan dan merancang jembatan (Supriyadi dan Muntohar, 2007). Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 69/PRT/M/1995 tentang Pedoman Teknis AMDAL Proyek Pekerjaan Umum, yang mengatur seluruh aspek lingkungan hidup pada siklus pembangunan proyek Pekerjaan Umum, termasuk proyek pembangunan jalan dan jembatan, mempunyai peraturan yang mengatur tentang jalan dan kebijakan pembangunan jembatan.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif, khusus proses analisis data kualitatif. Observasi dan deskripsi berdasarkan fakta terhadap keadaan objek penelitian saat ini digunakan untuk menyelidiki solusi masalah. Peneliti menghasilkan penelitian kualitatif dengan menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif menurut Moleong (2017:4). Pelaksanaan dan supervise program pembangunan jembatan nggulmas, evaluasi dan dampaknya, serta efektifitas dan efisiensi fungsi pendukung dan penghambat dalam pelaksanaan program penanggulangan kemacetan lalu lintas di Kota Malang menjadi fokus utama penelitian ini.

Penelitian ini dilakukan di Jembatan TUGGULMAS yang menghubungkan kawasan Tunggulwulung dan Tlogomas. Sementara itu, lokasi penelitian berfungsi sebagai tempat para ilmuwan mendokumentasikan keadaan terkini dari objek yang mereka pelajari guna mengumpulkan data dan informasi yang relevan. Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang menjadi tempat penelitian penelitian ini. Merupakan salah satu komponen yang secara fungsional bertugas melaksanakan sistem pengendalian kemacetan lalu lintas.

Proses mencari dan mengklasifikasikan data penelitian, seperti temuan dari observasi, wawancara, dan studi dokumentasi, ke dalam kategori yang masuk akal baik bagi peneliti maupun orang lain disebut analisis data.

Hasil Penelitian dan Pembahasan

1. **Daya Guna dalam Pelaksanaan Program Pembangunan Jembatan Tunggulmas untuk Menanggulangi Kemacetan di Kota Malang**

Dua gagasan terkait disertakan dalam konsep kegunaan, yakni kegunaan total dan kegunaan marjinal. Besarnya utilitas yang diperoleh konsumen dari mengkonsumsi suatu produk tertentu disebut utilitas total atau TU. Masyarakat Kota Malang yang memanfaatkan kebijakan pemerintah berupa program pembangunan jembatan nggulmas merupakan konsumen sebenarnya dalam hal ini. Di sisi lain, utilitas marjinal (MU) adalah perubahan kepuasan pelanggan yang dihasilkan dari penggunaan suatu produk lebih atau kurang. Oleh karena itu, agar kepuasan masyarakat tidak menurun, pemerintah harus senantiasa menjaga kualitas kebijakan yang telah diambil. Kegunaan kebijakan regulasi merupakan hasil keterkaitan elemen-elemen tersebut.

Di Kota Malang terdapat berbagai pusat bangunan perkantoran seperti sektor Pendidikan, klinik, gerai perbelanjaan yang memicu lonjakan jumlah penduduk lokal dan urbanisasi yang cukup tinggi, sebanyak 895.387 selama lima tahun terakhir total jumlah penduduk Kota Malang (Badan Pusat Statistik, 2017). Oleh karena itu, hal ini memicu kemacetan, apabila dilihat dari beberapa sudut pandang, dapat berpengaruh pada kenyamanan, keamanan, dan ketentraman masyarakat sekitar dalam melakukan aktifitas keseharian.

Pasca pembangunan dan peresmian Jembatan TUNGGULMAS pada 24 Februari 2022, salah satu titik api lalu lintas berada di Jalan Raya Tlogomas. Kemacetan diperkirakan terjadi setiap akhir pekan pada jam sibuk yaitu pukul 10.00 WIB hingga 09.00 WIB pagi dan pukul 17.00 WIB hingga 18.00 WIB sore. Manusia dan infrastruktur sama-sama tumbuh sebagai

akibat dari pertumbuhan populasi, sehingga memerlukan permintaan akan layanan transportasi. Namun hal ini belum diimbangi dengan kemajuan infrastruktur dan layanan transportasi yang memadai. Dengan demikian analisis dan beberapa tolak ukur fokus penelitian yang dilakukan oleh penulis adalah Daya Guna Dalam Pelaksanaan Program Pembangunan Jembatan Tunggulmas Untuk Menanggulangi Kemacetan Di Kota Malang yang telah dijelaskan sebelumnya, meliputi :

a. Penerapan dan Pengawasan Program Pembangunan Jembatan Tunggulmas

Fungsi Dewan Perwakilan Daerah (DPRD) bersifat strategis karena mempunyai peranan penting dalam pengawasan dan pelaksanaan pembangunan. Salah satu inisiatif yang dicanangkan pemerintah Kota Malang untuk mengurangi kemacetan lalu lintas di sana adalah pembangunan jembatan Tunggulmas. Jembatan Tunggulmas dibangun atas inisiasi Jembatan Soekarno Hatta yang tidak mampu menampung beban kendaraan diatasnya. Selanjutnya, dibangun jembatan alternatif yang mana, melalui proses seleksi titik-titik calon jembatan yang akan dibangun. Dan akhirnya memperoleh titik antara Jalan Saxofon dan Tlogomas, dititik tersebut terdapat beberapa koordinat yang butuh untuk dipastikan posisi tepatnya.

Pembangunan jembatan, dilaksanakan setelah seluruh perjanjian pembangunan telah dilengkapi, Komisi C akan turun ke lapangan guna meninjau lokasi secara langsung. Sehingga Komisi C, akan memasukannya dalam klausul berupa ganti rugi yang diberikan terhadap masyarakat yang terdampak kerugian secara materiil, selain itu pihak rekanan dapat memberikan asuransi bagi rumah atau bangunan masyarakat yang terdampak agar nantinya masyarakat tetap merasa nyaman bersandingan dengan aktivitas pembangunan jembatan.

Jembatan Tunggulmas mewakili kewajiban pemerintah dalam melaksanakan pembangunan di Kota Malang, memenuhi ambisi masyarakat. Selain itu, persyaratan administrasi Izin Mendirikan Bangunan (IMB) yang diperoleh dengan menetapkan batas dan jarak minimal bangunan yang diperbolehkan harus dipenuhi pada saat pembangunan jembatan.

Menurut (Malangpost.com, 2022), pemilik Gedung Apartemen Begawan di Amdal dan Andalalin menjadi subjek analisis dampak lingkungan (Amdal) dan analisis dampak lalu lintas (Andalalin). Pasalnya, pemilik tanah Apartemen Begawan menyediakan dana untuk pembangunan jembatan tersebut. Berdasarkan catatan Amdal dan Andalalin, ada arahan untuk menebang pohon beringin di sisi barat apartemen tersebut guna mengoptimalkan potensi Jembatan Tunggulmas sebagai jembatan cadangan di masa depan.

Sebelumnya, rekayasa lalu lintas dituangkan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ). Tujuan khusus UU LLAJ adalah untuk mengatur lalu lintas secara wajar, tertib, aman, cepat, dan selamat. Alhasil, Peraturan Wali Kota Malang Nomor 35 Tahun 2013 mengatur tentang rekayasa lalu lintas di sepanjang Jalan Sumbersari, Jalan Gajayana, dan Jalan MT. Efektivitas Haryono - Jalan DI. Panjaitan - Jalan Bogor masih harus dikaji. Untuk mengetahui seberapa besar keberhasilan suatu kebijakan ditentukan oleh outcome atau dampaknya, maka diperlukan evaluasi. Kriteria evaluasi kebijakan meliputi efikasi, daya tanggap, efisiensi, akurasi, keselarasan, dan kecukupan, menurut Dunn (2003; 609).

Dengan demikian, menurut Dunn (2003:610), efektivitas dalam mengamati hasil yang diprediksi, efisiensi dalam memantau upaya yang dilakukan untuk mencapai tujuan, ketepatan dalam menentukan memadai atau tidaknya suatu kebijakan dalam mengatasi hambatan, dan kesetaraan dalam hal manfaat, semuanya merupakan indikasi dari keberhasilan suatu kebijakan. tinjauan kebijakan. disediakan, tersebar, daya tanggap dalam menentukan bagaimana masyarakat bereaksi terhadap kebijakan dan bagaimana pemerintah menanggapi masyarakat, dan pilihan mengenai validitas asumsi yang mendasari suatu kebijakan.

Pengelolaan arus lalu lintas pada persimpangan ini perlu dikaji karena adanya penumpukan kendaraan di pintu keluar Jembatan Nggulmas yang menyebabkan

kemacetan. dengan mengukur indeks tingkat pelayanan persimpangan melalui survei untuk menilai dampak pengendalian lalu lintas.

1) Efektifitas

Hayat (2023:21) menyatakan bahwa kriteria evaluasi rekayasa lalu lintas didasarkan pada pencapaian tujuan kebijakan yang selaras dengan pembangunan jangka panjang dan kebijakan nasional mengenai manajemen lalu lintas di Kota Malang. Rekayasa lalu lintas yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Malang sesuai dengan pedoman yang tertuang dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Rekayasa jalan dengan lalu lintas satu arah merupakan salah satu capaian yang selaras dengan tujuan dan hasil program rekayasa lalu lintas yang dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang. Namun permasalahan tersebut belum teratasi di kawasan Jembatan TUNGGULMAS sehingga berdampak pada lalu lintas di kawasan Landungsari-Tlogomas-Dinoyo-Soehatt.

Pemerintah hanya berkonsentrasi pada satu masalah dalam hal ini. Sementara itu, sebuah penelitian telah dilakukan untuk mengkaji permasalahan dan konsekuensi sebagai bagian dari proses perencanaan. Namun demikian, pendekatan ini menghalangi pemerintah untuk melihat dan mempertimbangkan secara luas permasalahan-permasalahan baru yang diakibatkannya. Apabila infrastruktur dan fasilitas mampu mendukung kebijakan ini, maka aliran satu arah dianggap tepat. Karena tidak ada jalan lain yang mendukung kebijakan rekayasa lalu lintas, maka dapat dikatakan bahwa jalan tersebut tidak ada gunanya, apalagi mengingat tingginya angka pelanggaran lalu lintas masyarakat yang terus terjadi. Selain itu, waktu dan jarak menjadi kendala karena perkiraan waktu yang dibutuhkan bertepatan dengan waktu terjadinya kemacetan lalu lintas.

2) Efisiensi

Menurut Dunn (2003:610), ada sejumlah alasan, termasuk Kota Malang, yang berkontribusi terhadap kemacetan lalu lintas di perkotaan. Meningkatnya jumlah imigran permanen merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi hal ini, begitu pula

dengan pertumbuhan jumlah kendaraan yang tidak sebanding dengan kapasitas jalan; kurangnya minat terhadap transportasi umum yang menyebabkan peningkatan penggunaan kendaraan pribadi; penggunaan ojek online (ojol) menyebabkan berkurangnya lapangan kerja; dan meningkatnya jumlah parkir liar di jalan yang mempersempit jalan.

Pendekatan yang dilakukan Dishub dalam mengurangi kemacetan lalu lintas melalui manajemen kapasitas, yaitu dengan menata ulang persimpangan jalan atau menerapkan rekayasa lalu lintas satu arah, dinilai kurang efektif. Selain itu, kebijakan tersebut kurang mendapat dukungan dari berbagai pemangku kepentingan, sarana, prasarana, dan moralitas sehingga kecil kemungkinan keberhasilannya. Dinas Perhubungan Kota Malang menerapkan kebijakan rekayasa lalu lintas berupa arus jalan satu arah untuk memecah kemacetan dengan memanfaatkan program RTTIC dan ATCS yang berfungsi memantau arus lalu lintas secara real time. Hal ini diperlukan karena tata ruang kota yang padat dan terbatasnya jalan raya.

Seperti diketahui (Mojok.co, 20220) tujuan dibangunnya Jembatan TUNGGULMAS adalah untuk menghilangkan keharusan bagi pengemudi yang berjalan dari arah Tunggulwulung untuk mengubah rute menuju Soehatt atau Pendem Kota Batu, guna mencapai Tlogomas, Dinoyo, dan desa-desa lainnya. Yang terjadi justru sebaliknya: persimpangan jembatan tempat pemasangan pembatas mengikuti Jl. Tlogomas yang justru menyebabkan arus lalu lintas terganggu dan mengakibatkan banyak pengendara yang memutar arah di ujung barikade pendek.

Akhirnya, kemacetan terjadi akibat cross orang putar balik. Inilah, awa mula kemacetan dimulai di Jembatan Tunggulmas. Kemudian, ditutup karena kemacetan semakin parah akibat kurangnya kepatuhan akan Andalalin. Sejak diberlakukannya traffic light di atas, justru semakin tersendat, yang pada hari biasanya Jl. Tlogomas mampu dilalui dengan aturan kecepatan jalan dalam kota 50 km/jam justru tersendat hingga 10 menit.

3) Kecukupan

Efektivitas strategi rekayasa lalu lintas dalam mengurangi kemacetan Kota Malang diukur dengan standar kecukupan. Kriteria keberhasilan kebijakan yang ditinjau oleh Dinas Perhubungan Kota Malang setiap lima (lima) tahun sekali mengalami penurunan yang signifikan. Data di atas menunjukkan bahwa hasil yang dicapai cukup baik, dengan lebih sedikit lalu lintas di tempat-tempat yang menggunakan rekayasa lalu lintas. Data Suyeno (2017:22) yang menghitung rata-rata tingkat kemacetan lalu lintas pada persimpangan pada kondisi Tlogomas (terjadi kemacetan berat) menunjukkan masih kurang efektifnya pada persimpangan. Hal ini terlihat dari data kinerja pada setiap simpang di Kota Malang.

4) Perataan

Dalam hal ini, penyelarasan mengacu pada distribusi pengeluaran dan manfaat secara proporsional. Surat Keputusan (SK) Wali Kota Malang menetapkan kebutuhan sumber daya pendukung Dinas Perhubungan Kota Malang yang berpedoman pada APBD Kota Malang. Kebutuhan ini dianggarkan setiap tahunnya melalui rencana strategis Dinas Perhubungan Kota Malang. Namun demikian, kenaikan biaya tahunan tidak membenarkan kemajuan yang dicapai dalam mengatasi kemacetan lalu lintas, yang semakin parah setiap tahunnya.

Pengaduan diterima di Jl. Raya Tlogomas, dekat kawasan Terminal Landungsari, dan diberitakan detikJatim 2022. Saat dihubungi di lokasi jembatan, Nanang warga Tlogomas menyatakan, “Jalannya sempit sehingga kendaraan menumpuk. Kondisinya seperti ini setiap hari, dan keadaannya akan lebih buruk pada pagi dan sore hari.”

Dalam hal ini, masyarakat meminta kepada pengambil kebijakan dalam hal ini Pemerintah Kota Malang—untuk mencari solusi mengatasi kemacetan lalu lintas di Jl. Raya Tlogomas dan di pintu masuk dan dari Jembatan Tunglmas. Sutiaji, Wali Kota Malang, menuturkan pihak pemkot tengah dengan berkoordinasi dengan Pemerintah

Provinsi Jawa Timur (Pemprov Jatim) untuk rencana pelebaran jalan, mengingat ruas jalan Tlogomas-Kota Batu merupakan kewenangan dari Pemprov Jatim.

5) Ketepatan

Melihat sumber daya sebagai variabel yang saling bergantung yang berinteraksi menyebabkan kebijakan bergeser dan bergerak ke arah yang lebih bermanfaat, pada akhirnya mewujudkan kesejahteraan lingkungan yang terkena dampaknya. Karena kebijakan rekayasa lalu lintas di Kota Malang telah membuahkan hasil yang dapat menurunkan jumlah kemacetan di lokasi-lokasi yang menjadi objek pengamatan pada tahap perencanaan sebelumnya, maka temuan yang diperoleh menunjukkan bahwa kebijakan tersebut telah efektif.

Angka tersebut masih dianggap kurang dari target pencapaian jika dibandingkan dengan target pengurangan kemacetan. Namun hal ini juga menimbulkan permasalahan baru. Misalnya saja desain jembatan Tunglmas yang menimbulkan kemacetan lalu lintas dan penumpukan mobil di Jl. Raya Tlogomas yang berada tepat di dasar arah Saksofon. Hal ini menunjukkan bahwa pendekatan rekayasa lalu lintas efektif dalam mengurangi lalu lintas di lokasi rekayasa yang ditentukan saja. Namun penerapan kebijakan ini dalam jangka panjang tidaklah tepat, karena telah terbukti mempunyai dampak baru yang terkait.

Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan diatas, menunjukan bahwa daya guna pelaksanaan program pembangunan Jembatan Tunggulmas dalam menanggulangi kemacetan di Kota Malang masih kurang optimal. Dapat dilihat dari berbagai Penerapan dan Pengawasan Program Pembangunan Jembatan Tunggulmas, Evaluasi dan Pengaruh Program Pembangunan Jembatan Tunggulmas, dan Efektifitas dan efesiensi pendukung dan penghambat dari Daya Guna dalam Pelaksanaan Program Pembangunan Jembatan Tunggulmas untuk Menanggulangi Kemacetan di Kota Malang.

Referensi

Adisasmita, Sakti Adji. (2012) Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah. Yogyakarta, Graha Ilmu.

Adisasmita, H. Rahardjo, Sakti Adji Adisasmita. (2011) Manajemen Transportasi Darat: Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas di Kota Besar (Jakarta). Yogyakarta, Graha Ilmu.

Alamsyah, Pengaturan Lalu Lintas Berbasis Mikrokontroler Atmega8535, Mektek Tahun XIV No. 3 September 2012.

Badan Pusat Statistik Kota Malang. 2021.Kota Malang dalam Angka 2021. Malang: Badan Pusat Statistik

Dunn. William N. 2003. Analisis Kebijakan Publik. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.

Firmansyah, Hamdan dkk.(2022). Pelayanan Publik Di Era Tatanan Normal Baru [Internet]. Bandung. CV Media Sains Indonesia. Diunduh dari : Google Buku < https://books.google.co.id/ [Diunduh 17 Desember 2022]

Hamrun, H., Harakan, A., Prianto, A. L., & Khaerah, N. (2020). Strategi Pemerintah Daerah Dalam Pengembangan Pelayanan Berbasis E-Government Di Kabupaten Muna. Nakhoda: Jurnal Ilmu Pemerintahan, 18(2), 64.

Hayat. 2014. Peningkatan Kualitas Sumber Daya Manusia Aparatur Pelayanan Publik Dalam Kerangka Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2014 Tentang Aparatur Sipil Negara. Jurnal Kebijakan dan Manajemen. Vol.8 No.1

Hayat. (2017). Manajemen Pelayanan Publik. Jakarta, PT RajaGrafindo Persada.

Hayat (Ed).(2018). Reformasi Kebijakan Publik. Jakarta, Prenadamedia Group.

Sugiyono. 2010. Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, kualitatif, dan R&D. Bandung: Alfabeta

Sri Nur Hari Susanto, Karakter Yuridis Sanksi Hukum Administrasi : suatu penekatan komparasi, 2019, Adminitrative Law & Governance Journal. Volume 2 Issue 1.

Sumekar, Rachmat. 2016. Efektivitas Rekayasa Lalu Lintas Melalui Program Penambahan Lajur Khusus Sepeda Motor Di Kota Surabaya. Jurnal Kebijakan dan Manajemen Publik.

Wanto, Alfi Haris. 2022. Strategi Pemerintah Kota Malang Dalam Meningkatkan Kualitas Pelayanan Publik Berbasis Konsep Smart City. JPSI

Winarno, Budi. 2002. Teori Dan Proses Kebijakan Publik. Yogyakarta: Penerbit Media Pressindo

Yasa, A., Suswanta, S., Rafi, M., Rahmanto, F., Setiawan, D., & Iqbal Fadhlurrohman, M. (2021). Penguatan Reformasi Birokrasi Menuju Era Society 5.0 di Indonesia. Nakhoda: Jurnal Ilmu Pemerintahan, 20(1), 27–42. https://doi.org/10.35967/njip.v20i1.139