

**ANALISIS AKSESIBILITAS DAN LEVEL OF SERVICE ANGKUTAN JALAN
LINTAS SURABAYA – KEDIRI**
**ACCESSIBILITY AND LEVEL OF SERVICE ANALYSIS OF LAND TRANSPORT ON
SURABAYA – KEDIRI LINE**

Priyambodo

Badan Litbang Provinsi Jawa Timur
Jl. Gayung Kebonsari 56 Surabaya
[email: pridenantes@yahoo.co.id](mailto:pridenantes@yahoo.co.id)

Diterima: 29 Desember 2014, Revisi 1: 20 Januari 2015, Revisi 2: 30 Januari 2015, Disetujui: 11 Februari 2015

ABSTRAK

Aksesibilitas menggambarkan kemudahan untuk mencapai tujuan, sementara *level of service* menggambarkan standar pelayanan. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor-faktor yang menurunkan aksesibilitas dan tingkat pelayanan jalan lintas Surabaya – Kediri. Dengan menggunakan analisis aksesibilitas serta analisis ratio volume dan kapasitas jalan diperoleh hasil bahwa lintas Surabaya – Mojokerto – Jombang menunjukkan aksesibilitas yang buruk (rendah) dan tingkat pelayanan jalan yang menunjukkan arus tidak stabil. Hal ini disebabkan penambahan arus (volume) dari arah barat, yaitu dari Jogja – Solo – Madiun – Nganjuk menuju Surabaya yang bertemu di daerah Kertosono. Sementara arus lalu lintas dari Jombang – Pare/Kertosono – Kediri aksesibilitasnya baik (tinggi) dengan tingkat pelayanan jalan menunjukkan arus yang stabil. Untuk meningkatkan aksesibilitas dan *level of service* direkomendasikan agar pembangunan jalan Tol Surabaya – Mojokerto dipercepat dan melakukan perawatan jalan secara kontinyu, memperbaiki dan menormalisasikan sistem *drainase* serta secara intensif melakukan rekayasa lalu lintas.

Kata kunci: aksesibilitas, *level of service*, angkutan barang, angkutan penumpang

ABSTRACT

Accessibility describes easy of goal reaching while level of service describes service of quality. The research purpose to know about the factors that can decrease accessibility and level of service on road of Surabaya – Kediri line. By using the accessibility and level of service analysis method the result mentioned that line of Surabaya – Mojokerto – Jombang has a low accessibility and level of service showed unstable traffic flow. This is caused by the increasing volume of vehicles from west (Jogya – Solo – Madiun – Nganjuk) to Surabaya which crossed in Kertosono. While traffic flow from Jombang – Pare/Kertosono – Kediri has a good accessibility and a stable condition. To increase accessibility and level of service it is recommended to accelerate the highway road development (Surabaya – Mojokerto). Carry out the maintenance the road regularly. The improvement and normalization the drainage system. Also carry out the traffic engineering.

Keywords : *accessibility, level of service, goods transport, passenger transport*

PENDAHULUAN

Produk-produk yang dihasilkan dari Kab/Kota Kediri yang dikirim ke berbagai kota di Jawa Timur seperti Kota Surabaya maupun ke luar Jawa Timur adalah produk-produk hasil kerajinan seperti tenun ikat, kerajinan anyaman bambu, kerajinan kaca hias (grafir) dan industri seperti tahu, keripik singkong, kayu lapis, gula, rokok, dan hasil pertanian. Untuk mengirim produk-produk tersebut ke Surabaya ada 2 (dua) jalur yang bisa digunakan, yaitu melalui Pare atau jalur via Kertosono.

Dari dua jalur lintasan tersebut, jalur Kediri – Pare lebih cepat dan lebih pendek serta lebih sepi volumenya dibandingkan dengan jalur Kediri – Kertosono. Hanya saja kondisi jalan Kediri – Pare lebih sempit dibandingkan dengan jalur Kediri – Kertosono. Sementara jalur Kertosono – Jombang merupakan jalur yang cukup padat karena menampung juga arus lalu lintas barang dan penumpang dari arah barat, yaitu: dari Jogja – Solo – Madiun – Nganjuk, sehingga kondisi volume jalannya lebih padat.

Dimulai dari titik Mojoagung (Jombang) volume lalu lintas sampai Surabaya volume menjadi semakin besar dan bertambah padat. Oleh sebab itu faktor kelancaran (aksesibilitas) menjadi sangat penting dalam distribusi barang, jasa, dan manusia. Begitu juga faktor tingkat pelayanan jalan atau *level of service* (LOS) nya. Aksesibilitas tinggi berarti ada kemudahan bagi layanan barang, jasa, atau orang berpindah dari suatu tempat ke tempat lain (Edward. K, Morlock, 1995).

Faktor-faktor yang menentukan tinggi rendahnya aksesibilitas dipengaruhi oleh banyak aspek salah satunya adalah intensitas (kepadatan) guna lahan. Begitu juga dengan tingkat pelayanan jalan yang diformulasikan sebagai perbandingan antara volume kendaraan dengan kapasitas jalan. Semakin tinggi volume kendaraan yang lewat maka tingkat pelayanan jalan tersebut akan semakin rendah begitu juga sebaliknya. Artinya semakin rendah tingkat pelayanan jalan maka biaya dan waktu yang dikeluarkan oleh pengguna jalan akan semakin

tinggi dan waktu tempuh akan semakin lama begitu juga sebaliknya (Fidel Miro, 2005). Ada pun perumusan masalah dalam penelitian ini adalah :

1. Faktor-faktor yang mempengaruhi aksesibilitas dan *level of service* lintas Kediri – Surabaya.
2. Bagaimana tingkat aksesibilitas dan *level of service* lintas Kediri – Surabaya, begitu juga sebaliknya?
3. Bagaimana meningkatkan aksesibilitas dan *level of service* lintas Kediri – Surabaya?

TINJAUAN PUSTAKA

Sarana dan prasarana angkutan jalan di Jawa Timur mengalami pertumbuhan yang tidak seimbang. Sarana kendaraan bermotor roda 2 dan roda 4 berkembang sangat pesat, yaitu rata-rata per tahun 12,5 %, bahkan di Kota Surabaya kendaraan roda 2 pertumbuhannya per tahun 35 %, dan roda 4 pertumbuhannya 37 %. Sementara pertumbuhan prasarana jalan, baik jalan nasional, provinsi, dan kabupaten/kota tumbuh 0 %, bahkan minus. Ketidakseimbangan pertumbuhan sarana dan prasarana angkutan jalan terjadi di Kota Surabaya, Kabupaten Probolinggo, Malang, Nganjuk, dan Lamongan (Priyambodo : 2014). Akibat ketimpangan pertumbuhan antara sarana dan prasarana jalan ini akan berdampak pada aksesibilitas dan LOS atau tingkat pelayanan jalan.

Aksesibilitas menurut Black dan Ofyar Z. Tamin dalam Priyambodo (2011) adalah konsep yang menggabungkan sistem pengaturan tata guna lahan secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya. Aksesibilitas adalah suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi atau tata guna lahan berinteraksi satu sama lain dan “mudah” atau “susah” nya lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi.

LOS atau tingkat pelayanan jalan adalah suatu ukuran kualitatif yang menjelaskan kondisi-kondisi operasional di dalam suatu aliran lalu lintas dan persepsi dari pengemudi dan/atau penumpang terhadap kondisi-kondisi tersebut (C. Jotin Khisty, B. Kent Lall 2005 : 215).

Sementara tingkat pelayanan menurut Ofyar Tamin (2000, hal 46) terdapat dua definisi, yaitu tingkat pelayanan tergantung arus dan tingkat pelayanan tergantung fasilitas. Tingkat pelayanan tergantung arus merupakan konsep *Highway Capacity manual* yang berkaitan dengan kecepatan operasi atau fasilitas jalan, yang tergantung pada perbandingan antara arus (volume) terhadap kapasitas (*capacity*). Oleh karena itu tingkat pelayanan pada suatu jalan tergantung pada arus lalu lintas yang digambarkan dengan enam tingkat pelayanan (tabel 1), yaitu :

Tabel 1. Tingkat Pelayanan Jalan

Tingkat pelayanan A	Arus bebas
Tingkat pelayanan B	Arus stabil (untuk merancang jalan antar kota)
Tingkat pelayanan C	Arus stabil (untuk merancang jalan perkotaan)
Tingkat pelayanan D	Arus mulai tidak stabil
Tingkat pelayanan E	Arus tidak stabil (tersendat-sendat)
Tingkat pelayanan F	Arus terhambat (berhenti, antrian, macet)

Sumber : Ofyar Tamin, 2000, hal 47

METODOLOGI PENELITIAN

Jenis penelitian adalah penelitian survai, yaitu penyelidikan yang diadakan untuk memperoleh fakta-fakta dari gejala-gejala yang ada dan mencari keterangan-keterangan secara faktual, baik tentang institusi sosial, ekonomi, atau politik dari suatu kelompok ataupun suatu daerah (Nazir dalam Andi Prastowo, 2011 : 175).

Tipe penelitian adalah penelitian deskriptif, yaitu merupakan pencarian fakta dengan interpretasi yang tepat. Penelitian ini mempelajari masalah-masalah dalam masyarakat dan tata cara yang berlaku dalam masyarakat serta situasi-situasi tertentu, termasuk hubungan, kegiatan-kegiatan, sikap-sikap, pandangan-pandangan, serta protes-protes yang sedang berlangsung dan pengaruh-pengaruh dalam suatu fenomena (Whitney dalam Andi Prastowo, 2011 : 201).

$$K_i = \sum_{d=1}^N \frac{A_d}{t_{id}} \dots\dots\dots (1)$$

Dalam penelitian ini untuk mengukur aksesibilitas secara kuantitatif digunakan rumus sebagai berikut :

K_i = aksesibilitas zona i ke zona lainnya (d)

A_d = ukuran aktivitas pada setiap zona d (misalnya jumlah lapangan kerja)

t_{id} = ukuran waktu atau biaya dari zona asal i ke zona tujuan d

N = Banyaknya zona tujuan i sesuai dengan kegiatan orang dalam wilayah kota

Sementara untuk menghitung aksesibilitas secara kualitatif menggunakan persepsi responden (sopir truk) yang melintasi rute Kediri – Surabaya jumlah sampel sebanyak 150 responden. Ukuran jumlah sampel sebanyak 150 orang ini menurut Roscoe (1975) dalam Uma Sekaran sudah tepat karena menurutnya ukuran lebih dari 30 dan kurang dari 500 adalah tepat untuk kebanyakan penelitian.

Adapun lintasan-lintasan yang disurvei dalam penelitian ini adalah :

1. Surabaya – Mojokerto;
2. Mojokerto – Jombang;
3. Jombang – Kertosono ;
4. Kertosono – Kediri.

Survai ini untuk memperoleh persepsi pengguna jalan terhadap kondisi pelayanan transportasi berdasarkan indikator penilaian terhadap preferensi yang dirasakan atas pelayanan jasa, dengan nilai (kuantitatif) :

1. sangat jelek
2. jelek
3. sedang
4. baik
5. sangat baik

Selanjutnya penghitungan LOS menurut Ofyar Tamin (2000) dapat dilakukan dengan melalui pendekatan :

$$VCR = \frac{V}{C} \dots\dots\dots (2)$$

VCR = Indeks tingkat pelayanan jalan
V = Volume lalu lintas jalan (smp per jam)
C = Kapasitas jalan (smp per jam)

Dengan sampel penelitian adalah rute ruas jalan :

1. Surabaya – Mojokerto (menghitung di titik Mojokerto);
2. Mojokerto – Jombang (menghitung di titik Jombang)
3. Jombang – Kertosono (menghitung di titik Kertosono);
4. Kertosono – Kediri (menghitung di titik Kediri).

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Aksesibilitas dan *Level of Service* Lintas Kediri – Surabaya

Faktor-faktor yang mempengaruhi aksesibilitas adalah waktu tempuh, biaya/ ongkos perjalanan, intensitas (kepadatan) guna lahan, pendapatan orang yang melakukan perjalanan. Pada lintas Kediri – Surabaya aksesibilitasnya dipengaruhi oleh waktu yang agak lama karena adanya kepadatan pada lintasan-lintasan di Jombang – Mojokerto – Surabaya. Sehingga menyebabkan ongkos angkut per km nya menjadi meningkat.

Sementara yang mempengaruhi *level of service* pada lintas Kediri – Surabaya adalah kondisi arus lalu lintas, kapasitas, kondisi jalan yang merupakan jalan bebas hambatan atau jalan biasa (sempit).

1. Angkutan Penumpang Lintas Kediri – Surabaya Kertosono

Kemudahan angkutan penumpang lintas Kediri – Surabaya lewat Kertosono yang disurvei secara kuantitatif di titik-titik antara Kediri – Kertosono rata-rata memberikan hasil ongkos per km adalah Rp 294,- dengan catatan waktu 30 menit. Kertosono – Jombang ongkor per km adalah Rp 260,- dengan catatan waktu 60 menit. Jombang – Mojokerto ongkos per km adalah Rp 333,- dengan catatan waktu 75 menit. Dan Mojokerto – Surabaya ongkos per km adalah Rp 299,- dengan catatan waktu 75 menit.

Dari hasil penghitungan melalui survei di atas maka rata-rata biaya per km nya lintas Kediri – Surabaya via Kertosono adalah Rp 297,- dengan total waktu 4 jam.

Selanjutnya tingkat kemudahan atau aksesibilitas angkutan penumpang lintas Kediri – Surabaya via Kertosono jika dihitung aksesibilitasnya secara kualitatif memberikan hasil sebagai berikut.



Keterangan gambar : 1. Kediri; 2. Pare; 3. Kertosono; 4. Jombang; Kertosono 5. Surabaya; 6. Arus lalu lintas dari barat seperti Nganjuk, Madiun, Solo, dan Jogja

Sumber: Kabupaten Kediri Dalam Angka, 2013

Gambar 1. Peta lintasan Kediri – Surabaya via Pare dan Kertosono

Ditinjau dari kenyamanan, ongkos, dan waktu lintas Kediri – Kertosono menurut responden adalah nyaman – tidak begitu mahal – tidak begitu lama, ini artinya secara umum lintas ini aksesibilitasnya adalah cukup mudah.

Lintas Kertosono – Jombang adalah kurang nyaman – tidak begitu mahal – tidak begitu lama, ini artinya secara umum aksesibilitasnya mulai terganggu karena kurang nyaman.

2. Angkutan Penumpang Lintas Kediri – Surabaya Pare

Kemudahan angkutan penumpang lintas Kediri – Surabaya Pare biaya per km nya

adalah Rp 287,- dengan total waktu 3 jam 45 menit. Lintasan ini lebih cepat dan lebih murah biayanya jika dibandingkan melalui Kertosono. Hal ini bisa dipahami karena jalur Kediri – Kertosono – Jombang lebih panjang dan lebih padat jika dibandingkan dengan jalur Kediri – Pare – Jombang.

Selanjutnya untuk lintas Jombang – Mojokerto adalah kurang nyaman – tidak mahal – agak lama/macet, ini artinya aksesibilitasnya tidak mudah karena kurang nyaman dan mulai ada kemacetan begitu pula lintas Mojokerto – Surabaya. Untuk lebih jelasnya kondisi aksesibilitas angkutan penumpang dapat dilihat pada tabel 2 dan 3 .

Tabel 2. Aksesibilitas Penumpang (Kualitatif)

Titik Pengamatan	Tujuan	kenyamanan	Ongkos/Rp	Waktu/jam
1. Kediri – Kertosono	Surabaya	Nyaman	Tidak mahal	Cukupan
2. Kertosono – Jombang	Surabaya	kurang nyaman	Tidak mahal	Cukupan
3. Kediri - Pare	Surabaya	Nyaman	Tidak mahal	Cukupan
4. Pare - Jombang	Surabaya	Nyaman	Tidak mahal	Cukupan
5. Jombang – Mojokerto	Surabaya	Kurang nyaman	Tidak mahal	Agak lama/macet
6. Mojokerto – Surabaya	Surabaya	Kurang nyaman	Tidak mahal	Agak lama/ macet

Sumber: Diolah dari data primer, Surabaya, 2014

Tabel 3. Aksesibilitas Penumpang (kuantitatif)

Titik Pengamatan	Tujuan	Jarak/km	Ongkos/Rp	Waktu/jam
1. Kediri – Kertosono	Surabaya	34	10.000	30 menit
2. Kertosono – Jombang	Surabaya	25	6.500	60 jam
3. Kediri - Pare	Surabaya	31	8.500	45 menit
4. Pare - Jombang	Surabaya	25	6.000	30 menit
5. Jombang – Mojokerto	Surabaya	45	15.000	75 menit
6. Mojokerto – Surabaya	Surabaya	24	5.500	75 menit

Sumber : diolah dari data primer, Surabaya, 2014



Sumber: Dokumentasi Pribadi

Gambar 2. Kondisi lalu Lintas di lintasan Sepanjang sampai Krian yang mulai macet pada pukul 07.00 sampai 09.00 dan sore hari mulai pukul 14.30 sampai 18.00.

B. Kondisi Aksesibilitas Angkutan Barang Lintas Kediri – Surabaya

Jalur yang dilalui untuk pengiriman ke arah Surabaya melalui dua jalur, yaitu Pare dan Kertosono. Adapun tingkat aksesibilitas atau kemudahan dalam pengiriman barang tersebut adalah sebagai berikut.

1. Kertosono

Aksesibilitas yang dihitung via Kertosono, pada lintas Kediri – Kertosono rata-rata biaya per km nya adalah Rp 8.529,- dengan waktu rata-rata 26 menit. Lintas Kertosono – Jombang rata-rata biaya per km nya adalah sebesar Rp 8.800,- dengan waktu rata-rata 57 menit. Lintas Jombang – Mojokerto rata-rata biaya per km nya sebesar Rp 7.111,- dengan waktu rata-rata 77 menit. Dan lintas Mojokerto – Surabaya rata-rata biaya per km nya sebesar Rp 10.417,- dengan waktu rata-rata 76 menit.

Dari perhitungan tersebut maka rata-rata biaya per km nya untuk angkutan barang lintas Kediri – Surabaya via Kertosono adalah sebesar Rp 8.714,- dengan total waktu 3 jam 56 menit.

2. Via Pare

Sementara jika via Pare maka rata-rata biaya per km nya adalah sebesar Rp 8.518,- dengan total waktu 3 jam 43 menit. Jadi aksesibilitas angkutan barang dari Kediri – Surabaya via Pare lebih mudah aksesibilitasnya dibandingkan via Kertosono.

Selanjutnya aksesibilitas angkutan barang yang dinilai secara kualitatif tentang kenyamanan selama perjalanan, besaran ongkos angkut, dan lamanya waktu dalam perjalanan menghasilkan hasil sebagai berikut, untuk lintas Kediri – Kertosono adalah nyaman – tidak mahal – waktu tidak terlalu lama/cukup, ini artinya bahwa tingkat aksesibilitasnya adalah tinggi atau mudah. Lintas Kertosono – Jombang adalah sedikit kurang nyaman – tidak mahal – waktu tidak terlalu lama/cukup, ini artinya tingkat aksesibilitas atau kemudahan mulai ada hambatan karena adanya sedikit kekurangan kenyamanan dalam perjalanan.

Lintas Jombang – Mojokerto dan lintas Mojokerto – Surabaya adalah kurang

nyaman – agak mahal – agak lama/ macet. Ini artinya pada dua lintasan tersebut tingkat aksesibilitasnya rendah karena sudah terjadi ketidaknyamanan dalam perjalanan, biaya atau ongkos perjalanan

mulai naik, dan mulai timbul adanya kemacetan-kemacetan. Untuk lebih jelasnya kondisi aksesibilitas angkutan barang dapat dilihat pada tabel 4 dan 5 di bawah ini.

Tabel 4. Aksesibilitas Barang (Kuantitatif)

Titik Pengamatan	Tujuan	Jarak/km	Ongkos/Rp	Waktu/jam
1. Kediri – Kertosono	Surabaya	34	290.000	26 menit
2. Kertosono – Jombang	Surabaya	25	220.000	57 menit
3. Kediri - Pare	Surabaya	31	240.000	42 menit
4. Pare - Jombang	Surabaya	25	220.000	28 menit
5. Jombang – Mojokerto	Surabaya	45	320.000	77 menit
6. Mojokerto – Surabaya	Surabaya	24	250.000	76 menit

Sumber : diolah dari data primer, Surabaya, 2014

Tabel 5. Aksesibilitas Barang (Kualitatif)

Titik Pengamatan	Tujuan	Nyaman	Ongkos/ Rp	Waktu/ jam
1. Kediri – Kertosono	Surabaya	Nyaman	Tidak mahal	Cukupan
2. Kertosono – Jombang	Surabaya	Sedikit kurang nyaman	Tidak mahal	Cukupan
3. Kediri - Pare	Surabaya	Nyaman	Tidak mahal	Cukupan
4. Pare - Jombang	Surabaya	Nyaman	Tidak mahal	Cukupan
5. Jombang – Mojokerto	Surabaya	Kurang nyaman	Agak mahal	Agak lama/macet
6. Mojokerto – Surabaya	Surabaya	Kurang nyaman	Agak mahal	Agak lama/macet

Sumber : diolah dari data primer, Surabaya, 2014

C. Kondisi *Level of Service* Lintas Kediri – Surabaya

Tingkat pelayanan tergantung fasilitas, hal ini sangat tergantung pada jenis fasilitas, bukan arusnya (volumenya). Jalan bebas hambatan mempunyai tingkat pelayanan yang tinggi, sedangkan jalan yang sempit mempunyai tingkat pelayanan yang rendah.

1. Kertosono

Selanjutnya dari hasil perhitungan volume dan kapasitas diperoleh hasil sebagai berikut, bahwa via Kediri – Kertosono yang dihitung di titik luar kota (antar kota) rata-rata tingkat pelayanan jalannya

sebesar 0,22 atau pada tingkat pelayanan B, yang artinya kondisi arus lalu lintasnya pada saat dihitung adalah stabil.

Lintas Kertosono – Jombang rata-rata tingkat pelayanan jalannya adalah 0,36 atau berada pada tingkat pelayanan C, artinya kondisi arus lalu lintasnya adalah stabil.

2. Pare

Lintas Kediri – Pare tingkat pelayanan jalannya adalah sebesar 0,23 atau berada pada tingkat pelayanan B, artinya arus stabil. Lintas Pare – Jombang tingkat pelayanan jalannya adalah 0,37, artinya kondisi arus lalu lintasnya adalah stabil.

Sementara lintas Jombang – Mojokerto dan Mojokerto – Surabaya, masing-masing tingkat pelayanan jalannya adalah sebesar 0,55 dan 0,56, artinya kondisi di

kedua jalur tersebut mulai tidak stabil. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 6 di bawah ini.

Tabel 6. Rata-Rata *Level of Service*

Ruas Jalan	Kategori		Arti
	Angka	Huruf	
1. Kediri – Kertosono	0,22	B	Arus stabil (titik jalan antar kota)
2. Kertosono – Jombang	0,36	C	Arus stabil (titik jalan perkotaan)
3. Kediri - Pare	0,23	B	Arus stabil (titik jalan antar kota)
4. Pare - Jombang	0,37	C	Arus stabil (titik jalan perkotaan)
5. Jombang – Mojokerto	0,55	D	Arus mulai tidak stabil
6. Mojokerto – Surabaya	0,56	D	Arus mulai tidak stabil

Sumber : diolah dari data primer, Surabaya, 2014

D. *Level of Service* Lintas Kediri – Surabaya

Untuk meningkatkan aksesibilitas dan *level of service* lintas Kediri – Surabaya dan sebaliknya maka perlu dilakukan langkah-langkah sebagai berikut.

Aksesibilitas penumpang dan barang lintas Jombang – Mojokerto – Surabaya perlu ditingkatkan. Problem utama di lintasan ini adalah volume arus lalu lintas sangat tinggi disertai dengan kondisi jalan yang sering

rusak akibat terkena dampak banjir. Solusinya adalah mengurangi kepadatan arus lalu lintas dengan cara membangun jalan baru.

Pembangunan jalan baru ini sudah dimulai dengan membangun jalan Tol Mojokerto – Surabaya yang sudah dikerjakan namun belum selesai. Selama menunggu selesainya jalan Tol Mojokerto – Surabaya, maka hal-hal yang perlu dilakukan adalah merawat lintasan ini dengan baik dan melakukan pengaturan lalu lintas.



Sumber: Dokumentasi Pribadi

Gambar 3. Pintu masuk jalan Tol Mojokerto – Surabaya yang sudah selesai, sementara badan jalan Tol nya masih dalam taraf penyelesaian.

KESIMPULAN

Aksesibilitas lintas Kediri – Surabaya begitu sebaliknya via Pare atau Kertosono, yaitu Kediri – Kertosono/Pare – Jombang – Mojokerto – Surabaya ditinjau dari keamanan, kenyamanan, ongkos, waktu tempuh untuk lintasan Kediri – Pare – Jombang menunjukkan aksesibilitas yang tinggi (baik). Sementara untuk lintasan Jombang – Mojokerto – Surabaya menunjukkan tingkat aksesibilitas yang cenderung rendah (jelek) karena ada hambatan-hambatan seperti waktu tempuh menjadi lama dan ongkos angkut menjadi mahal.

Level of service atau tingkat pelayanan jalan lintas Kediri – Surabaya begitu sebaliknya via Pare atau Kertosono, yaitu Kediri – Kertosono/Pare – Jombang – Mojokerto – Surabaya, pada lintasan Kediri – Kertosono/Pare – Jombang menunjukkan arus yang stabil, sementara pada lintasan Jombang – Mojokerto – Surabaya menunjukkan arus yang tidak stabil. Karena pada lintasan Jombang – Mojokerto – Surabaya terjadi hambatan, yaitu meningkatnya arus (volume) dan kondisi jalan yang tidak mulus atau rusak.

SARAN

Untuk meningkatkan aksesibilitas dan *level of service* lintas Kediri – Surabaya kepada Pemerintah Provinsi Jawa Timur dan Pemerintah Kab/Kota Kediri, Jombang, Mojokerto, dan Surabaya direkomendasikan untuk melakukan perawatan jalan secara kontinyu pada wilayah masing-masing, memperbaiki dan menormalisasikan sistem *drainase* masing-masing serta secara intens melakukan rekayasa lalu lintas.

UCAPAN TERIMA KASIH

Bersama ini kami selaku Peneliti Balitbang Provinsi Jawa Timur mengucapkan terima kasih kepada PT. Sri Kediri yang bergerak dibidang angkutan barang yang telah memberikan

keleluasaan kepada kami dalam menggali informasi dan data selama kami melakukan penelitian ini. Begitu juga kami juga mengucapkan terima kasih kepada Bapak Tommy selaku sopir yang telah membantu kami mengedarkan kuesioner ke teman-temannya.

DAFTAR PUSTAKA

- Kent Lall, B, C. Jotin Khisty, 2005. *Dasar-dasar Rekayasa Transportasi – Jilid 1*. Penerbit Erlangga, Edisi 3, Jakarta.
- Kabupaten Kediri Dalam Angka tahun 2013.
- Morlock, Edward. K, 1995. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Penerbit Erlangga, Jakarta.
- Miro, Fidel, 2004. *Perencanaan Transportasi Untuk Mahasiswa, Perencana, dan Praktisi*. Penerbit PT. ERLANGGA, Jakarta.
- Miro, Fidel, 2005. *Dasar-Dasar Rekayasa Transportasi Jilid 1-Terjemahan*. PENERBIT ERLANGGA, Edisi Ketiga, Jakarta.
- Prastowo, Andi, 2011. *Memahami Metode-Metode Penelitian- Suatu Tinjauan Teoritis & Praksis*. Penerbit Ar-Ruzz Media, Cetakan – I, Jogyakarta.
- Priyambodo, 2011. *Optimalisasi Tingkat Pelayanan Jalan Lintas Porong*. Cakrawala, Jurnal Litbang Kebijakan, Volume 6 No. 1 Desember 2011, Surabaya
- Priyambodo, 2014. *Pengembangan Moda Angkutan Jalan di Jawa Timur*. Prosiding ISSN 2301-6752, Volume I Seminar Nasional Aplikasi teknologi Prasarana Wilayah 2014, Kampus Diploma Teknik Sipil ITS, Surabaya.
- Tamin, Ofyar Z., 2000. *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. Penerbit ITB, Edisi ke-2, Bandung.