

Transportasi Publik dan Aksesibilitas Masyarakat Perkotaan

Siti Aminah

Jurusan Ilmu Politik FISIP, Universitas Airlangga

Abstract

Mass or public transportation system is not yet fully accessible by the public. The problem is not only related to a fare matter, but is also due to the continuing development of mass transportation system that does not meet the publics' real need of mass transportation. In principle, public transportation should openly allow all groups with the society to have access for it; it should especially provide fairness guarantee for the poor.

Keyword: public transportation, public access.

Transportasi merupakan komponen utama dalam sistem hidup dan kehidupan, sistem pemerintahan, dan sistem kemasyarakatan. Kondisi sosial demografi s wilayah memiliki pengaruh terhadap kinerja transportasi di wilayah tersebut. Tingkat kepadatan penduduk akan memiliki pengaruh signifikan terhadap kemampuan transportasi melayani kebutuhan masyarakat. Di perkotaan, kecenderungan yang terjadi adalah meningkatnya jumlah penduduk yang tinggi karena tingkat kelahiran maupun urbanisasi. Tingkat urbanisasi berimplikasi pada semakin padatnya penduduk yang secara langsung maupun tidak langsung mengurangi daya saing dari transportasi wilayah (Susantoro& Parikesit, 2004:14). Realitas transportasi publik di Surabaya sebagai satu bagian dari kota besar di Indonesia sudah menunjukkan kerumitan persoalan transportasi publik.

Kerumitan persoalan itu menyatu dengan variabel penambahan jumlah penduduk yang terus meningkat, jumlah kendaraan bermotor yang bertambah melebihi kapasitas jalan, dan perilaku masyarakat yang masih mengabaikan peraturan berlalu lintas di jalan raya. Kegagalan sistem transportasi meng-ganggu perkembangan suatu wilayah/kota, mempengaruhi efisiensi e konomi perkotaan, bahkan kerugian lainnya. Isu-isu ketidaksepadanan misalnya, dapat berakibat pada masalah sosial, kemiskinan (*urban/rural poverty*) dan kecemburuan sosial. Dampak dari kegagalan sistem transportasi antara lain pembangunan jalan yang menyingkirkan masyarakat akibat pembebasan lahan, perambahan ruang-ruang jalan oleh pedagang kaki lima, penggunaan ruang jalan untuk parkir secara ilegal, dan makin terpinggirkannya angkutan -angkutan tradisional seperti becak dan semacamnya yang berpotensi menciptakan kemiskinan kota. Kemiskinan telah menjerat kelompok masyarakat berpenghasilan rendah akibat dari sistem transportasi yang tidak mampu melindungi mereka.

Sistem transportasi merupakan elemen dasar infrastruktur yang berpengaruh pada pola pengembangan perkotaan. Pengembangan transportasi dan tata guna lahan memainkan peranan penting dalam kebijakan dan program pemerintah. Pengembangan infrastruktur dalam sektor transportasi pada akhirnya menimbulkan biaya tinggi. Keterlibatan masyarakat dalam pembenahan atau restrukturisasi sektor transportasi menjadi hal yang mendesak.

Surabaya dengan luas wilayah 326,36 km² dan jumlah penduduk 2.599.796 jiwa, ($\pm 7,4\%$ dari total penduduk Jawa Timur), dengan kekuatan ekonomi yang dimilikinya menjadikan kota ini mempunyai peran yang cukup strategis dan diperhitungkan dalam menentukan arah kebijakan pembangunan Propinsi Jawa Timur. Surabaya sebagai kota budaya, pendidikan, pariwisata, maritim, industri dan perdagangan terus mengalami perkembangan pesat.

Kekuatan ekonomi dan segala aktifitas ekonomi yang ada, merupakan salah satu penggerak utama ekonomi Jawa Timur (Anonim, 2004). Transportasi Surabaya berkembang seiring dengan

berkembangnya jumlah penduduk, meningkatnya kesempatan kerja, dan meningkatnya tingkat pendapatan masyarakat.

Permasalahan yang tengah dihadapi kota Surabaya terutama adalah kemacetan lalu lintas. Kemacetan muncul dipengaruhi oleh gaya hidup warga kota sendiri. Gaya hidup yang cenderung pragmatis, konsumeris, dan hedonis. Masyarakat pada kondisi transportasi mudah terbawa pada arus informasi sehingga mudah untuk dipengaruhi (Anonim, 2006).

Peningkatan kondisi jalan mengakibatkan tuntutan kendaraan yang melewatinya dalam jumlah yang lebih besar. Surabaya memiliki luas wilayah administratif yang cukup besar ($\pm 32,6$ ha) untuk menjangkau seluruh sudut kawasan kota diperlukan sarana dan prasarana transportasi yang memadai. Kebutuhan transportasi publik di Surabaya saat ini dilayani oleh bus kota (patas dan ekonomi) dengan 19 rute, angkutan kota (mikrolet, MPU lebih populer disebut bemo), taksi, Anggona (angkutan serba guna), becak, dan kereta api Komuter didukung oleh terminal-terminal yang representatif antara lain (Terminal Purabaya, Terminal Oso-wilangon, Terminal Jembatan Merah, Terminal Joyoboyo, Terminal Bratang).

Berdasarkan data yang dihimpun oleh Pemkot Surabaya, jumlah mikrolet di Surabaya sebanyak 5.173 unit dengan kapasitas 62.076 tempat duduk, yang terbagi atas 59 trayek utama. Jumlah taksi di Surabaya yang memperoleh ijin Surat Perizinan Wali Kota (SPW) sebanyak 5.835 unit, namun hanya 5.130 unit yang direalisasikan. Dari jumlah itu, hanya 4.170 unit yang saat ini beroperasi. Sementara itu, bus kota yang beroperasi di Surabaya dalam catatan Dishub Kota Surabaya sebanyak 445 unit, 12 unit di antaranya izinnnya dikeluarkan oleh Dishub Kota Surabaya. Izin untuk 433 unit lainnya dikeluarkan oleh Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (DLLAJ) Jawa Timur karena rutenya tidak hanya mencakup wilayah Kota Surabaya, tetapi menjangkau Kota Sidoarjo.

Potensi angkutan umum lainnya adalah anggona (angkutan serba guna), yang jumlahnya 1.178 unit. Namun, hanya 785 unit yang beroperasi, sedangkan sisanya dinyatakan dalam kondisi rusak (Pemkot Surabaya, 2006). Data Dinas Perhubungan kota Surabaya mencatat sampai tahun 2005 ada 59 trayek yang dilayani moda angkutan mikrolet, dan 22 trayek oleh bus kota. Pengadaan trayek dengan menambah jumlah trayek baru atau menambah jumlah armada angkutan bukan solusi tepat dalam mengatasi persoalan transportasi kota Surabaya khususnya.

Upaya merevisi Undang-undang (UU) Transportasi ditargetkan selesai pada tahun 2009. UU transportasi yang saat ini dibahas untuk direvisi adalah UU No 13 tahun 1992 tentang Kereta Api, UU No 15 tahun 1992 tentang Transportasi Udara, UU No 21 tahun 1992 tentang Transportasi Laut dan UU No 14 tahun 1994 tentang Transportasi Darat. Revisi UU transportasi ini dianggap penting karena menyangkut pelayanan publik. Sebab hal ini menyangkut transportasi antara moda transportasi.

Berdasarkan prediksi (1995 - 2010), peningkatan jumlah mobil di Surabaya mencapai 169 persen, atau 6,6 persen pertahun. Sehingga jumlah mobil pada 2010 sekitar 788.463. Sedangkan kenaikan jumlah sepeda motor sebesar 29 persen atau per tahun 1,7 persen. Pada 2010 diperkirakan sepeda motor berjumlah 933.335. "Ketimpangan terjadi karena jumlah angkutan umum per tahun hanya 0,9 atau hanya berjumlah 626.077. Ini sangat memberatkan bagi Surabaya yang jumlah penduduknya mencapai 4 juta. Mobilitas kendaraan bermotor tinggi, tanpa diimbangi infrastruktur jalan raya yang memadai menimbulkan kemacetan luar biasa.

Pola pengambilan kebijakan transportasi yang terlalu menganakemaskan jalan darat, justru dimanfaatkan oleh kelompok tertentu untuk menguatkan lobi-lobi ekonomi guna mencapai keuntungan. Kondisi kota Surabaya yang terus mengalami kemacetan, persoalan transportasi publik menjadi

isu penting untuk mendapatkan solusi. Berbagai pihak mengusulkan pembe-nahan moda transportasi massal ber-basis rel sebagai jalan keluarnya.

Permasalahan transportasi kota Surabaya rumit, sampai sejauh mana peran pemerintah dalam mengatur bidang transportasi publik. Apakah kebijakan transportasi publik kota Surabaya sudah mengakomodasi kepentingan masyarakat, artinya sampai sejauh mana aksesibilitas masyarakat terhadap pola transportasi publik yang ada di kota Surabaya?

Paradigma Transportasi Publik

Kerumitan dalam transportasi publik bukan hanya menjadi masalah pemerintah, operator saja, melainkan juga masyarakat. Fenomena yang muncul akhir-akhir ini mengedepankan wajah transportasi publik yang kurang memberikan kenyamanan, keamanan dan keterjangkauan dan masih mengesankan biaya sosial dan ekonomi tinggi. Hal ini berakibat pada peminggiran masyarakat secara tidak langsung untuk melakukan mobilitasnya.

Manfaat terbesar bagi pengendara dan bukan pengendara dari peningkatan perbaikan transportasi publik akan sangat membantu mengurangi kemacetan jalan, polusi udara, serta konsumsi minyak dan energi. Kota merupakan sebuah ciptaan yang bertujuan untuk memaksimalkan pertukaran (barang-barang, jasa, hubungan persahabatan, pengetahuan dan gagasan), serta meminimalisasi perjalanan. Peran transportasi adalah untuk memaksimalkan kegiatan pertukaran.

Kajian tentang transportasi bisa dilakukan dari berbagai perspektif, ya itu dari lingkup pelayanan spasialnya yang menjadi dasar bagi birokrasi dalam membagi kewenangan pengaturan penyelenggaraan transportasi. Transportasi dipilah menjadi transportasi privat dan publik. Transportasi publik dapat diartikan sebagai angkutan umum, baik orang maupun barang, dan pergerakan dilakukan dengan moda tertentu dengan cara membayar.

Fenomena transportasi publik terkait dengan logika modernisasi dan kapitalisme. Fenomena mencuatnya persoalan transportasi publik di kota-kota besar di Indonesia saat ini tidak dapat diselesaikan secara teknis saja. Pergeseran pola perilaku masyarakat dengan adanya angkutan massal, berupa *bus way*, kereta api misalnya dapat dimaknai sebagai suatu perubahan yang cukup berarti dalam pemilihan moda transportasi oleh masyarakat. Bagi pengguna jasa transportasi dengan adanya angkutan massal berarti ada perubahan itu menyangkut pola mobilitas penduduk, pola perilaku bertransportasi.

Bagi pemerintah penyelenggaraan transportasi publik berarti adanya pemerintah membuat kebijakan untuk pengadaan transportasi itu mulai dari yang bersifat teknis, sosiologis hingga politis, seperti pengadaan lahan, penataan ruang, modal, dan sebagainya. Ini berlanjut pada interaksi pemerintah dengan kekuatan kapital. Untuk membangun sistem transportasi publik berkelanjutan perlu adanya revitalisasi dalam semua aspek yang berkaitan dengan transportasi publik. Pemerintah kota berperan penting dalam membuat perencanaan dan implementasi kebijakan transportasi publik.

Berbagai kebijakan yang mempengaruhi masalah transportasi harus diharmonisasikan, sehingga keduanya dapat berjalan seiring, misalnya, program untuk mendorong penggunaan transit massa dan mengurangi perjalanan dengan mobil berpenumpang satu (*single-occupant car travel*).

Hal penting lainnya adalah meningkatkan integrasi transportasi dan perencanaan pemanfaatan lahan. Peningkatan dalam elemen tunggal dan terpisah dari sistem transit atau rencana transportasi, jarang memiliki pengaruh yang kuat. Sedangkan pendekatan sistematis dapat memunculkan energi untuk memperkuat sistem transportasi dan memperbaikinya.

Isu NMT (*Non Motorize Transport-ation*) belum dimunculkan secara tegas, padahal NMT dapat menjadi solusi banyak hal dari tingginya angka kecelakaan lalu lintas, konsumsi bahan bakar yang berdampak pada penciptaan langit bersih, serta aksesibilitas bagi kaum miskin untuk melakukan mobilitas secara lebih murah. Sistem transportasi yang sekarang telah membuat golongan miskin mengeluarkan 20% - 40% pendapatan untuk transportasi.

Sektor swasta harus dilibatkan. Kendaraan dan bahan bakar diproduksi dalam jumlah besar oleh pihak swasta. Sedangkan beberapa perusahaan bahan bakar publik sangat dikenal dengan kelambanannya dalam merespon permintaan pembersihan lingkungan. Memberi kesempatan pada sektor swasta untuk berkembang, memproduksi dan menjual teknologi yang diperlukan untuk transportasi bersih merupakan kunci dalam menuju transportasi berkelanjutan. Mendorong pihak-pihak tersebut untuk maju dengan antusiasme, bukan suatu hal yang mudah. Keberlanjutan politik harus dikembangkan.

Terlepas dari menariknya kebijakan teknologi sekarang ini, tahap yang harus diperhatikan adalah perubahan dalam angin politik pada partai yang sedang memimpin kota, atau pun multi partai yang harus berbagi tanggung jawab politik. Sektor swasta tidak akan melangkah dengan kekuatan penuh jika mereka selalu memiliki keyakinan bahwa hukum akan berubah bersama dengan bergantinya politisi.

Sistem Transportasi Berkelanjutan

Sistem transportasi berkelanjutan lebih mudah terwujud pada sistem transportasi yang berbasis pada penggunaan angkutan umum dibandingkan dengan sistem yang berbasis pada penggunaan kendaraan pribadi. Sistem transportasi berkelanjutan merupakan tatanan baru sistem transportasi di era globalisasi saat ini. Persoalan transportasi menjadi persoalan yang memerlukan perhatian dan kajian dari berbagai perspektif ilmu (Schipper, 2002:11-25). Pada awal penyelenggara pemerintahan mau menerapkan sistem transportasi berkelanjutan (*sustainable transportation*).

Sebetulnya apakah sistem transportasi yang berkelanjutan itu? Jika kita merujuk pada beberapa literatur yang ada, sistem transportasi yang berkelanjutan adalah suatu sistem transportasi yang dapat mengakomodasikan aksesibilitas semaksimal mungkin dengan dampak negatif yang seminimal mungkin. Sistem transportasi yang berkelanjutan menyangkut tiga komponen penting, yaitu aksesibilitas, kesetaraan dan dampak lingkungan.

Aksesibilitas diupayakan dengan perencanaan jaringan transportasi dan keragaman alat angkutan dengan tingkat integrasi yang tinggi antara satu sama lain. Kesetaraan diupayakan melalui penyelenggaraan transportasi yang terjangkau bagi semua lapisan masyarakat, menjunjung tinggi persaingan bisnis yang sehat, dan pembagian penggunaan ruang dan pemanfaatan infrastruktur secara adil serta transparansi dalam setiap pengambilan kebijakan.

Pengurangan dampak negatif diupayakan melalui penggunaan energi ramah lingkungan, alat angkut yang paling sedikit menimbulkan polusi dan perencanaan yang memprioritaskan keselamatan. Memperhatikan kondisi makro yang ada terutama pengaruh iklim globalisasi menempatkan persoalan transportasi menjadi layanan kebutuhan atau aksesibilitas yang harus disediakan oleh Negara. Aksesibilitas transportasi menjadi penting seiring dengan meningkatnya peradaban umat manusia.

Logika Transportasi Publik

Kota-kota besar seperti Jakarta, Bandung, Surabaya berdiri pabrik-pabrik perakitan kendaraan bermotor berbagai macam merk. Dalam konteks ini, transportasi dapat disebut sebagai arena *welfare colonialism*, karena menjadi tumbal bagi pemerintah, pengusaha, dan masyarakat. Bisa

dilihat bahwa kekacauan sektor transportasi di Surabaya tanpa disadari sebagai implikasi kebijakan yang kurang memperhatikan kepentingan masyarakat.

Fenomena mencuatnya persoalan transportasi publik di kota-kota besar di Indonesia saat ini tidak dapat diselesaikan secara teknis saja. Pergeseran pola perilaku masyarakat dengan adanya angkutan massal, berupa *bus way*, kereta api misalnya dapat dimaknai sebagai suatu perubahan yang cukup berarti dalam pemilihan moda transportasi oleh masyarakat.

Bagi pengguna jasa transportasi dengan adanya angkutan massal berarti ada perubahan itu menyangkut pola mobilitas penduduk, pola perilaku bertransportasi. Bagi pemerintah penyelenggaraan transportasi publik berarti pemerintah membuat kebijakan untuk pengadaan transport itu mulai dari bersifat teknis, sosiologis hingga politis, seperti pengadaan lahan, penataan ruang, modal, dan sebagainya. Ini berlanjut pada in teraksi pemerintah dengan kekuatan kapital.

Untuk membangun sistem transportasi publik berkelanjutan perlu adanya revitalisasi dalam semua aspek yang berkaitan dengan transportasi publik. Teoritisi dan analis negara menghindari debat tentang apakah fungsi negara dapat direduksi menjadi kebutuhan atas modal sebagai tujuan akhir, sebagaimana di-ungkapkan Althusser. Jadi teoretisi negara percaya bahwa orang tidak dapat mengkaji negara modern tanpa meneliti kapital dibandingkan dengan orang dapat mengkaji ekonomi tanpa meneliti fungsi negara (Skoepol, 1979). Masyarakat sebagai obyek, merupakan penentu dalam menentukan kebijakan yang dibuat oleh negara terutama yang berkaitan dengan usaha kesejahteraan masyarakatnya.

Memperhatikan kondisi makro yang ada terutama pengaruh iklim globalisasi menempatkan persoalan transportasi menjadi layanan kebutuhan atau aksesibilitas yang harus disediakan oleh Negara. Aksesibilitas transportasi menjadi penting seiring dengan meningkatnya peradaban umat manusia. Secara empiris, perkembangan kehidupan manusia dan kemajuan teknologi transportasi berpengaruh pada perubahan social dan ekonomi regional.

Sebagaimana dikemukakan Cooley (1994:17-18) bahwa:

“The character of transportation as a whole and in detail, at any particular time and throughout its history, is altogether determined by its inter-relations with physical and social forces and conditions. To understand transportation means simply to analyze these inter-relations. So far, attention has been fixed as much as possible on the simpler and more obvious conditions, the physical. We now approach the more complex question of the social relations of transportation. The need for the movement of things and persons underlies every sort of social organization, every institution whate ver.

Aktor Pengelola Kepentingan Publik

Negara mempunyai peranan penting dalam transportasi publik. Dalam beberapa dekade belakangan ini terlihat dahsyatnya perubahan politik-ekonomi menuju titik minimal peranan negara, dan pada saat yang bersamaan men capai titik maksimal peran pengusaha. Ketika badan publik yang menjadi sandaran pengelolaan kepentingan publik, maka pelayanan kepada publik mau tidak mau didasarkan pada kemampuan membayar, bukan didasarkan pada penghormatan atas hak-hak warga negara.

Perusahaan memberikan pelayanan kepada publik hanya kalau dirinya bisa memperoleh keuntungan, dan perusahaan tidak bisa dituntut bertanggung jawab terhadap nasib warga negara yang tidak mendapatkan pelayanan publik (Santosa, 2005).Kemandirian negara sebagai tuntutan dan kebutuhan industrialisasi serta pembangunan ekonomi, membutuhkan aliansi -aliansi baru antara negara dan kekuatan-kekuatan sosial politik, sosial ekonomi baik dalam tataran nasional maupun internasional. Negara sebagai kekuatan mandiri menjadi subyek yang memiliki

kepentingan-kepentingan sendiri yang berbeda dengan kepentingan dari kekuatan sosial yang ada di masyarakat (Shin, 1989:7).

Hadiz & Robison (2004) dalam *Organizing Power in Indonesia: The Politics of Oligarchy in an Age of Markets* mendalami kajian atas konflik dramatis yang terjadi di Indonesia setelah menguat-nya kapitalisme pasar internasional (era globalisasi). Dalam skema teori ini, rejim yang ada dalam orde reformasi juga berusaha membandingkan respon kapi -talisme pasar itu. Terutama negara hendak mengkonsolidasikan kekuatan otoritarian menghadapi sisa -sisa hegemoni oligarki politik yang sudah mengakar. Ber-kembangnya praktik patronase bisnis menunjukkan bahwa sentralisasi ekonomi dan politik menjadikan negara sebagai aktor utama. Negara menjadi tumbuh kuat dan sebagai sebuah negara otoriter birokratis rente yang memunculkan para pemburu rente di kalangan pejabat pemerintah.

Richard Robison dalam karyanya *The Rise of Capital* (1986) dengan jelas me-nyebutkan praktik konspirasi dunia usaha yang cukup kompleks. Konspirasi itu ada dan tak ter -bantahkan. Hubungan ini sering diartikan sebagai solidaritas vertikal yang terjadi hanya dalam masyarakat patrimonial.

Permasalahan transportasi publik perkotaan terus meningkat bersamaan dengan meningkatnya kegiatan sosial dan ekonomi yang diikuti dengan pertumbuhan permintaan perjalanan di Surabaya telah menimbulkan berbagai macam permasalahan transportasi, antara lain adalah: kemacetan lalu lintas dan struktur perkotaan. Dengan adanya konsentrasi permintaan per-jalanan di wilayah pusat kegiatan ekonomi dan bisnis (Surabaya Selatan, Pusat dan Utara) menyebabkan kemacetan lalu lintas yang parah dan membuat angkutan bus serta kereta api menjadi penuh sesak, karena sebagian besar tarikan perjalanan ke tempat tujuan atau tempat kerja masih terpusat pada kawasan tertentu, di tengah kota.

Di Surabaya ada otorita angkutan Su-rabaya yang mengeluarkan ijin trayek, terdiri dari DLLAJ Propinsi Jatim, DLLAJ Sidoarjo, dan DLLAJ Kota Surabaya. Kondisi angku tan darat di kota Surabaya memerlukan penanganan secara kompre -hensif dengan melibatkan berbagai pihak terkait. Menurut Ramelan, Kabag Angkutan Dishub Pemkot Surabaya:

“Karena namanya angkutan, ini saya ngomong agak teoritis ya...angkutan proses pergerakan dari satu tempat ke tempat lain menggunakan sarana dan prasarana, prasarana itu jalan, di jalan ada penunjangnya seperti terminal, halte pokoknya yang ada di kiri kanan jalan itu termasuk prasarana. Disamping prasarana ada sarana, sarana itu kendaraan. Sejarah angkutan awalnya orang berjalan kaki terus ada perkembangan proses akhirnya untuk memindahkan barang diglindingkan dari atas kebawah, dihanyutkan dari sungai terus akhirnya terinspirasi dengan menggilingkan timbullah roda. Kendaraan pertama kali ditarik oleh manusia. Berkembang terus tenaganya diganti pake hewan terus terakhirnya mesin uap terus sampai mobil.”

Surabaya sebagai kota yang sedang giat tumbuh dan berkembang maka bisa dipas -tikan bahwa ke depannya kota Surabaya dipenuhi oleh kendara an bermotor (mobil dan sepeda motor) sebagai moda angkutan yang dipilih masyarakat karena sifatnya yang cepat, efisien, dan dapat melambang-kan status dirinya sebagai seorang yang sukses dalam menjalani kehidupan yang menjalankan nilai-nilai modernitas. Ketika pelayanan bus merosot, orang akan ber-usaha mendapatkan kendaraan pribadi baik itu mobil maupun motor. Dengan meningkatnya perjalanan pribadi maka kemacetan semakin meningkat dan perjalanan menjadi lambat atau kecepatan menjadi berkurang.

Dengan merosotnya kecepatan bus, produktivitas akan merosot dan biaya menjadi lebih besar. Karena biaya naik maka ongkos bus juga harus naik atau pelayanan disubsidi atau dicabut harus disubsidi atau dicabut. Naiknya ongkos angkutan atau dicabutnya pelayanan akan men gantar pada penurunan yang akan mengantar pada minat naik bus yang akan mengantar pada lebih banyaknya perjalan-an dengan kendaraan pribadi dan kemacet -an yang lebih parah. Fasilitas yang ada dalam

angkutan publik, bus kota, angkot (mikrolet/bemo) masih belum memberikan kenyamanan bagi penggunaannya. Angkutan umum dengan trayek tetap, yakni: (1) Bus kota: Kapasitas duduk 50 -60, dengan 3 + 2 pola tempat duduk. Dengan orang berdiri, muat sampai 100 orang.

Hampir semua izin dari DLLAJ Tk.I Jawa Timur, karena menggunakan terminal Purabaya, dengan sebanyak 400 bus yang diizinkan untuk 25 trayek. Damri diizinkan 233 bus, sedangkan operator swasta rata-rata 6 bus. Angkot dengan kapasitas duduk 13 berjumlah trayek sebanyak 57 adalah 4684 angkot yang diizinkan.

Berdasarkan data yang dihimpun oleh Pemkot bidang transportasi Surabaya, Kabag Dishub Pemkot Surabaya menjelaskan bahwa jumlah mikrolet di Surabaya sebanyak 5.173 unit dan kapasitas 62.076 tempat duduk, yang terbagi atas 59 trayek utama, dan jumlah taksi di Surabaya yang memperoleh izin Surat Perizinan Wali Kota (SPW) sebanyak 5.835 unit, namun hanya 5.130 unit yang direalisasikan. Menurutnya jumlah itu, hanya 4.170 unit yang saat ini beroperasi dan masih belum cukup menjamin baiknya sistem transportasi publik kota. Potensi angkutan umum lainnya adalah Anggana (yang sudah kurang populer dan armadanya semakin hari berkurang, hanya tinggal beberapa saja) dengan kondisi yang sebenarnya sudah tak layak. Pada awalnya berjumlah 1.178 unit, tetapi kini kurang dari 10% yang beroperasi, sedangkan sisanya dinyatakan dalam kondisi rusak.

Sementara itu, bus kota yang beroperasi di Surabaya adalah 445 unit, 12 unit di antaranya izinnnya dikeluarkan oleh Dishub Kota Surabaya. Izin untuk 433 unit lainnya dikeluarkan oleh Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (DLLAJ) Jawa Timur karena rutenya tidak hanya mencakup wilayah Surabaya, dan Sidoarjo. Masalah lain yang terkait dengan transportasi adalah terbatasnya perhatian Pemkot terhadap pelayanan di bidang transportasi seperti masalah kebersihan tempat terutama pemberhentian (terminal -halte) dan ketidaknyamanan yang dirasakan penumpang didalam bemo-lyn dan bus kota yang disebabkan oleh fasilitas tempat duduk penumpang yang kurang nyaman, keamanan, ruang dalam angkutan umum yang sempit (misalnya: sebagai akibat kete-ledoran sopir menempatkan ban cadangan didalam bemo-lyn) atau banyaknya pengamen di dalam bus kota. Kenyamanan yang relatif lebih baik diantara angkutan massal (kecuali taxi) adalah kereta api komuter Surabaya – Sidoarjo.

Keberadaan operator-operator yang ada, mencakup: (i). Tunggal: Pelayanan Damri; (ii). Tunggal:Perusahaan swasta tunggal; (iii). Campuran:Damri/perusahaan swasta tunggal; (iv). Campuran: Damri / banyak perusahaan swasta; (v). Campuran: Banyak perusahaan swasta. Keseluruhan jumlah bus yang diizinkan untuk trayek bus kota rata-rata 17, dan armada bus yang diizinkan operator swasta rata-rata 6 bus. Untuk menjangkau kebutuhan masyarakat, pemerintah dan operator melakukan pelayanan melalui bus kota. Ada tiga kategori pelayanan bus kota, yaitu: (1) reguler:11 trayek 191 bus berijin; (2) patas: 9 trayek 178 bus berijin; (3) patas AC: 7 trayek 31 bus berijin

Masyarakat Surabaya masih tinggi ketergantungannya pada moda angkutan berbasis motor. Terdapat tiga alasan dalam hal ini, yaitu: (1) perjalanan bukan motor masih belum menjadi banyak subyek riset, berbeda dengan perjalanan motor. Disparitas ini mencerminkan bias kultur dan riset yang mengkonseptualisasikan perjalanan sebagai fenomena ketergantungan pada kendaraan bermotor. Banyak studi transportasi berfokus pada masalah pengurangan emisi dan kemacetan. Sehingga terlalu banyak data mengenai transportasi automobil dan terlalu sedikit yang berbicara tentang perjalanan bukan motor. (2) perjalanan merupakan fenomena yang kompleks, dengan banyak variabel mempengaruhi sebagaimana sering dan dengan alat apa masyarakat melakukan perjalanan. Banyak variabel demografi dan sosio ekonomi mempengaruhi pola perjalanan, termasuk pula perjalanan bukan motor. Variabel-variabel bentuk urban hanya menjadi seperangkat variabel yang dipercaya berpengaruh dalam hal ini, (3) variabel bentuk kota sendiri sulit untuk diuraikan. Ini dipercaya dapat mempengaruhi kecenderungan untuk meningkatkan kegiatan bersepeda dan berjalan, seperti tingkat kepadatan tinggi serta pola

jalan, sering ditempatkan pada area yang sama, sehingga menyulitkan untuk menentukan faktor bentuk urban mana yang lebih penting. Sebagai akibat dari kesulitan ini, maka tidak ada metodologi yang diterima secara universal dalam literatur-literatur ilmiah untuk menguraikan pengaruh variabel bentuk urban terhadap perilaku perjalanan individu.

Wawancara dengan Kasie Dishub Kota Surabaya diperoleh penjelasan bahwa masalah transportasi publik seperti trayek (baru), meliputi: (1) masalah utama: sistem satu arah. Sistem ini sangat tidak ramah terhadap pengguna angkutan umum; (2) peningkatan kendaraan-kendaraan angkutan umum yang kecil pada jalan-jalan utama, dan tidak adanya pengembangan jaringan trayek bus kota. (3) pengembangan jaringan trayek angkot dan bus. Sistem Pengaturan dan Perijinan cenderung bersifat kaku, rumit dan parsial, yang tampak dari: (1) setiap kendaraan diizinkan untuk satu trayek selama lima tahun; (2) beberapa operator pada satu trayek sulit menyetujui perubahan; (3) Trayek-trayek yang terikat pada terminal; (4) Terlalu banyak kategori kendaraan, tingkat pelayanan, trayek yang dibawah wewenang-wewenang yang berbeda; (5) Setiap kendaraan disebut dalam ijin trayek. (6) Bus-bus dimiliki oleh 33 operator kecil (atau sendiri-sendiri untuk angkot); (7) Pengatur, pemilik, pengemudi, pengguna berkepentingan berbeda-beda.

Kasie Dishub Kota Surabaya juga mengatakan bahwa persoalan yang menyangkut trayek, dan sistem pengaturan dan perijinan telah mengganggu sistem transportasi kota. Surabaya dalam dinamika keseharian terutama pada jam-jam sibuk (pagi, tengah hari dan sore menjelang malan), jalan-jalan protokol atau jalan utama menuju arah permukiman di Selatan kota Surabaya dan Barat kota Surabaya benar-benar macet. Kemacetan di Surabaya telah cukup mengganggu aktivitas ekonomi, politik dan sosial budaya. Hal ini harus diantisipasi sedini mungkin supaya tidak telanjur menjadi seperti Jakarta. Berbagai pihak mengusulkan pembenahan moda transportasi massal berbasis rel sebagai jalan keluarnya.

Surabaya berbeda dengan Jakarta, yang sudah memiliki angkutan massal berbasis rel (KRL) yang bisa menjangkau semua kelompok masyarakat dan titik-titik padat bisa diatasi dengan kehadiran KRL. Sedangkan Surabaya kereta komuter yang melayani trayek Surabaya-Sidoarjo, Surabaya-Lamongan sebagai langkah awal untuk mengatasi persoalan dalam transportasi publik. Tetapi bagaimanapun, masyarakat kota Surabaya belum mengandalkan transportasi publik yang ada sebagai pilihan moda angkutannya dalam perjalanan kesehariannya. Warga kota Surabaya dan Sidoarjo, Gresik, Lamongan, dan Madura masih memilih moda angkutan yang bersifat pribadi, yaitu mobil dan motor.

Apakah masyarakat tidak tahu tentang adanya alternatif transportasi publik yang bisa diakses untuk melakukan perjalanan? Pengembangan akses warga terhadap pelayanan publik didorong melalui kebijakan pengembangan transportasi yang memihak pada orang miskin. Mengingat perpolitikan dibalik pengembangan sistem transportasi tersembunyi di balik berbagai teknikalitas dan dengan mudahnya terabaikan oleh hegemoni teknokrat. Sebagaimana diutarakan oleh Kasie Dishub Kota Surabaya:

”Peran Pemkot adalah sebagai regulator kebijakan, dan Pemkot tidak berjalan sendiri, ada sisi swasta yang bekerjasama dengan pemerintah, selama ini penyediaan transportasi yang nyaman, mungkin masih belum dapat terpenuhi, karena pemerintah hanya regulator, kebijakannya saja.”

”Nah sekarang saatnya untuk mulai mengakomodasi kepentingan masyarakat, ini arahnya kita akan menuju kearah operator seperti swasta, selama ini belum, sehingga kenyamanan itu belum tercapai, selama ini kan menyangkut setoran ya, trus kita tidak bisa ngasih subsidi karena kepemilikannya pribadi.”

“Saya ambil contoh tarif, berdasarkan aturan dari pusat. Ini contoh, kita menentukan tarif taxi sekian itu kita bahas dengan LSM, melibatkan perguruan tinggi, pengusaha dan semua unsur kita libatkan, dari user, itu dari tarif. Menentukan trayeknya saja itu juga kita libatkan, dari masyarakat, pengusaha .”

Pemerintah mengalami kesulitan dalam mengatur hal-hal yang berkaitan dengan transportasi publik: (1) terlalu banyak operator pada setiap trayek, yang membuat pengendalian rumit, (2) pembagian trayek antar beberapa operator, dan sistem setoran, mengabaikan adanya yang bertanggung-jawab atas pelayanan yang disediakan pada trayek, (3) basis data dan perolehan informasi yang kurang, yang menghambat perencanaan, pengaturan, (4) tidak ada yang bertanggung jawab atas pelayanan, (5) tidak adanya satu bagian pemerintahan dengan tugas utama untuk memastikan penyediaan pelayanan bus yang layak dan efisien di Surabaya, (6) ijin trayek tidak membawa kewajiban menyediakan pelayanan, maka tidak bus, (7) diketahui sebelumnya berapa banyak bus yang akan muncul untuk trayek mana dan pada hari apa.

Salah satu solusi yang dibuat Pemkot Surabaya untuk mengatasi persoalan transportasi publik mengacu pada Perpres 36/2005 tentang Pengadaan Tanah bagi Pelaksanaan Pembangunan untuk Kepentingan Umum. Perpres ini lebih merupakan regulasi yang dibuat demi menyenangkan investor ketimbang demi kepentingan publik.

Perpres ini dikritik karena memberi kewenangan pada pemerintah untuk mencabut hak tanah demi pembangunan proyek-proyek infrastruktur semacam monorail ini. Rencana penggunaan Perpres 36/2005 ini dikatakan Wakil Ketua Komisi D (Pembangunan) DPRD Jatim Bambang Suhartono mengatakan:

“Kalau upaya musyawarah *deadlock* terus, Panitia Sembilan Pemkot Surabaya, jangan ragu-ragu menggunakan Perpres itu.”

Pernyataan senada dilontarkan Hidayat, anggota komisi D dari PKB.

“Saya sepakat dengan penerapan perpres itu. Kalau nggak pakai itu, kapan selesainya pembangunan jalan?”

Sementara itu, tokoh masyarakat RT 2/RW 5 yang tinggal di antara pertigaan Jalan Jemur Andayani hingga pertigaan Jalan Siwalankerto mengadakan pertemuan membahas rencana pembangunan *frontage road*. Hasilnya, mereka sepakat menolak jika tanahnya digunakan untuk proyek tersebut.

Kebijakan Transportasi Publik

Tidak hanya pemerintah yang menghadapi masalah dalam mengelola transportasi publik, tetapi juga operator/pengusaha menghadapi masalah yang mencakup hal-hal berikut: (1) keuntungan yang rendah karena pembatasan tarif dan biaya-biaya yang meningkat, (2) tidak ada kepastian kelayakan usaha, (3) efisiensi yang rendah disebabkan penundaan lama di terminal, (4) operator sebagai penyewa bus, bukan operator bus, (5) operasi dibatasi oleh sistem perizinan, beberapa operator pada satu trayek, dan berbagai pungutan liar, (6) keuntungan yang menurun karena peningkatan kemacetan, (7) hampir tidak ada ruang untuk prakarsa trayek-trayek baru atau jenis-jenis pelayanan baru, (8) operator sebagai penyewa bus, bukan operator bus, dan (9) keuntungan yang menurun karena peningkatan kemacetan.

Dari penuturan Ali Yakub, Ketua Komisi B DPRD Surabaya, mengatakan ada cara yang sudah ditempuh untuk meningkatkan fasilitas dalam angkutan yang dikelola operator-operator (swasta):

“Di pihak swasta, ada organisasi pemilik angkutan, ini yang kita ajak untuk sama-sama membangun masalah transportasi. Di Pemkot namanya BPTD, badan pengelola transportasi daerah yang anggotanya unsur-unsur pemerintah, NGO, Organisasi, Dishub kita ajak untuk membahas masalah itu, sering kita adakan pertemuan untuk membahas transportasi. Hasilnya pentarif-an, tarif taksi, bemo atau mikrolet, lyn, ijin trayek, itu kita survei dulu, liat kenda-raannya, pangkalannya, peremajaanya itu di sini...”

Untuk memberikan pelayanan yang nyaman untuk masyarakat, Pemkot menghadapi masalah dana untuk keperluan mengembangkan infrastruktur. Selama ini jalan itu tidak bertambah, padahal kapasitasnya terus bertambah, sehingga menimbulkan kemacetan. Ali Yakub menuturkan:

“Anggaran kita belum cukup, sekarang kita mengembangkan traffic demand management, jadi berdasar manajemen, konsepnya nggak membangun, kayak rekayasa lalu-lintas biar gak tambah macet, kayak di Jakarta itu ada three in one, kita mengembangkan angkutan massal, untuk 2007 kita membangun bus way, kita tenderkan, jadi melibatkan swasta, ada lelang.”

Jalur lalu lintas kota Surabaya yang akan dijangkau oleh moda transportasi publik yang berdasar pada prinsip transportasi berkelanjutan bisa dilihat pada gambar berikut. Kurangnya perhatian terhadap *mass transportation* menyebabkan kota Surabaya macet pada titik-titik tertentu dan pada jam-jam tertentu. Transportasi massa yang disediakan mengandalkan bus yang kapasitas dan kualitasnya tidak memadai. Pemerintah seakan menutup mata terhadap kecenderungan setiap individu untuk memiliki mobil pribadi. Pemerintah justru mengakomodir supremasi transportasi berbasis kepemilikan mobil pribadi ini dengan membangun jaringan tol di tengah kota.

Sistem transportasi massa berbasis kereta api tidak dikembangkan sebagai mana dilakukan di kota-kota metropolitan di belahan dunia lain. Ini artinya, jelas bahwa pemerintah provinsi/kabupaten/kota di Indonesia sampai saat ini memposisikan diri sebagai arena pemasaran mobil dan sepeda motor dan sistem transportasi yang terbentuk, hanyalah konsekuensi dari peminatan terhadap pembeli dan pengguna mobil dan sepeda motor.

Pernyataan kebijakan dan visi untuk angkutan umum (seperti kelaikan usaha, prioritas bus, pembatasan kendaraan pribadi, kinerja lingkungan, perbaikan-perbaikan fisik; peningkatan pelayanan; sistem tender dan ijin baru, ada tiga komponen sebenarnya, costumer atau masyarakat, ada operator itu pengusaha dan pemerintah).

Posisi pemerintah sebagai regulator yang mengatur kepentingan masyarakat dan pengusaha masih lemah, begitu pengakuan Kasie Dishub Kota Surabaya. Lebih lanjut ditambahkan bahwa :

“Jadi sepertinya kan berbeda pengusaha prinsipnya untuk cari untung dengan biaya murah dan mendapat untung sebanyak-banyaknya, prinsip masyarakat bagaimana dengan uang yang serendah mungkin mendapat fasilitas yang nyaman, nah fungsi kita menjaga itu agar ada keseimbangan sebagai regulator.”

Berdasarkan Pasal 57 Kep. Menhub. No. 35 Tahun 2003 maka tiap-tiap daerah berwenang untuk membuat Perda tentang perijinan trayek. Namun hal ini kadang malahan membuka peluang untuk terjadinya KKN dibidang perijinan trayek tersebut. Permasalahannya disebabkan ketidakseragaman metode pengaturan antar satu daerah dengan daerah lain.

Dua prinsip yang dianut oleh Dishub dalam penentuan trayek baik secara terbuka maupun tertutup (penunjukan) sama mudahnya membuka peluang untuk terjadinya kolusi dengan pelaku usaha. Walaupun dalam setiap pembelaannya selalu dikatakan bahwa telah diadakan survei terlebih dahulu terhadap jalur trayek yang baru atau yang akan ditambah.

Periode penerapan ijin trayek diusul-kan untuk masa tiga tahun, yang mengatur hal-hal berikut: (1) trayek (termasuk jalan yang digunakan, terminal, tempat berhenti, dan variasi -variasi yang diperbolehkan), (2) tarif pelayanan, (3) kendaraan (jenis kendaraan yang diperbolehkan, jumlah minimum kendaraan yang harus tersedia), dan (4) syarat-syarat lain (operator wajib menyerahkan data secara teratur. Sanksi-sanksi yang dapat diterapkan untuk kegagalan memenuhi kriteria-kriteria dalam ijin, Kuasa DLLAJ untuk mem-berikan perintah kepada operator.

Aksesibilitas Masyarakat

Pelayanan angkutan publik buruk bisa dili-hat dari: (1) tingkat pelayanan rendah (yang meliputi waktu tunggu tinggi, lamanya waktu perjalanan, ketidak-nyamanan dan keamanan didalam angkut-an umum); (2) tingkat aksesibilitas rendah (bisa dilihat d ari masih banyaknya bagian dari kawasan perkotaan yang belum dilayanan oleh angkutan umum, dan rasio antara panjang jalan di perkotaan rata-rata masih dibawah 70%, bahkan dibawah 15% terutama di kota metropolitan, kota sedang, menengah dan (3) biaya tinggi. Biaya tinggi ini akibat rendahnya aksesibilitas dan kurang baiknya jaringan pelayanan angkut-an umum yang mengakibatkan masyara-kat harus melakukan beberapa kali pindah angkutan dari titik asal sampai tujuan, belum adanya keterpaduan sistem tiket, dan kurangnya keterpautan moda.

Kondisi ini mengakibatkan biaya yang harus dikeluarkan untuk menggunakan angkutan umum yang jumlahnya jauh lebih besar dibanding dengan biaya yang harus dikeluarkan jika menggunakan angkutan pribadi, seperti sepeda motor atau mob il. Pemerintah kota Surabaya mulai men-contoh Jakarta menempuh *Bus Rapid Transit* (populer disebut *bus way*). Sementara itu, sistem jaringan jalan yang ada menunjukkan dominasi pergerakan lalu lintas arah Utara -Selatan, sedangkan arah Timur-Barat belum ada akses langsung.

Dilihat dari kualitasnya, dari seluruh jalan yang ada di Surabaya, kondisi jalan yang baik 50,7%, sedang 29,15%, kurang 20,10%, dan untuk kepadatan jalan, secara umum cukup tinggi. Hal ini dapat dilihat dari angka rasio volume terhadap kap asitas yaitu sebagian besar ruas jalan menunjuk-kan derjat kejenuhan lebih dari 0,8 terutama terlihat pada ruas jalan di tengah kota yang menunjukkan terjadinya keje-nuhan tersebut. Angkutan umum perkota-an yang ada telah menjangkau sebagian besar wilayah kota, meliputi 57 trayek dengan jumlah moda angkutan 4.684; 14 trayek bus non patas (431 armada bus kota), 8 trayek patas AC, armada taksi 3.540, dan 1178 angguna.

Keberadaan sarana angkutan umum tersebut didukung dua terminal Tipe A, yaitu terminal Purabaya (Bungurasih), dan Tambak Osowilangun, yang masing -masing melayani perjalanan keluar dan ma-suk kota Surabaya, serta terminal Bratang yang lebih kecil, terminal Joyoboyo yang merupakan terminal transportasi dalam kota. Secara keseluruhan permasalahan prasarana dan sarana transportasi kota Surabaya cukup banyak, diantaranya ada -lah buruknya layanan angkutan publik. Hal ini terlihat dari penumpang yang naik ken -daraan berdesakan sehingga tidak nyaman dan rawan kejahatan.

Data Dispenda tahun 2002, memper-lihatkan jumlah pengguna kendaraan pribadi kota Surabaya lebih tinggi di-bandingkan angkutan public, dan jumlah masing -masing jenis kendaraan juga cenderung meningkat pada tiga tahun terakhir ini. Sedangkan pertumbuhan jalan relative tetap, kondisi ini berpotensi memacetkan lalu lintas. Setelah *bus way*, Pemkot berencana untuk

mengembangkan proyek pembangunan monorail ini sendiri ditarget selesai tahun 2010. Proyek ini rencana akan dimulai awal 2007.

Pemerintah sebagai regulator juga berkepentingan memberi subsidi pada transportasi publik. Menurut penjelasan Kabid transportasi kota Surabaya:

“Di negara maju tepatnya angkutan masih disubsidi jadi tidak ada angkutan umum yang bisa hidup dari pendapatannya kecuali taksi. Kalau seperti bemo, mikrolet, bus kota itu masih di subsidi oleh pemerintah....”

Pemkot juga berusaha menawarkan perbaikan fasilitas kepada operator atau pengusaha dengan tidak boleh menaikkan tarif, tapi pengusaha tidak mau menerima usulan pemerintah ini.

Kesimpulan

Karakter umum transportasi publik melayani masyarakat dengan mobilitas dan akses pada pekerjaan, sumber-sumber sosial ekonomi politik, pusat kesehatan, dan tempat rekreasi. Apapun motivasi masyarakat, baik yang sadar dan memotivasi untuk memilih transportasi umum ataupun yang terpaksa karena tidak memiliki pilihan lain, ada kecenderungan penumpang transportasi umum tidak memiliki mobil dan harus bergantung pada transportasi umum.

Transportasi umum menyediakan layanan mobilitas dasar bagi orang-orang tersebut dan juga bagi semua orang yang tidak memiliki akses mobil. Sistem transportasi massal memang belum terwujud, artinya sampai saat ini belum bisa dijangkau masyarakat, kepentingan masyarakat belum terpenuhi, yang tidak hanya terkait dengan soal tarif, tetapi sistem transportasi berkelanjutan yang bisa menjangkau kebutuhan nyata masyarakat.

Mobilitas berkelanjutan (*sustainable mobility*) menyatukan segala macam upaya untuk mencapai keseimbangan biaya dan keuntungan sektor transportasi. Ini menandai adanya pergeseran dari pendekatan perencanaan transportasi tradisional, yang mengkonseptualisasikan transportasi sebagai sebuah permintaan dan infrastruktur pendukung bagi pertumbuhan ekonomi, menuju pendekatan kebijakan melalui bukti dan perkiraan resiko, serta untuk mengetahui kemungkinan pertumbuhan yang tidak terkendali.

Perluasan kapasitas jalan dan hambatan jalan dapat dikurangi dengan menekan permintaan yang terlalu berlebih atas penggunaan jalan. Meskipun, telah jelas mengenai perlunya berbagai macam transportasi publik, masih terdapat tendensi untuk mengadakan transportasi publik yang berbiaya besar dengan tawaran pilihan yang sangat terbatas. Subsidi pada umumnya muncul karena keinginan untuk mempertahankan layanan tertentu pada biaya yang rendah. Namun pengalaman, menunjukkan keuntungan yang diantisipasi, pelayanan yang lebih baik, mengurangi penggunaan mobil dan hambatannya, serta patronase yang lebih tinggi, yang mengarah pada peningkatan viabilitas menjadi ekspektasi jangka pendek.

Pertumbuhan motorisasi, yang kemudian menyebabkan meningkatnya arus telah menarik perhatian pemerintah untuk meningkatkan kapasitas jalan. Untuk sejumlah alasan, hal ini menjadi relevan dengan upaya mengakomodasi lalu lintas.

Pemkot, perlu untuk memperhatikan signifikansi jangka panjang akomodasi lalu lintas yang termotorisasi dalam hubungan berkecepatan tinggi, memiliki pengaruh besar terhadap bentuk kota. Bagaimanapun transportasi publik harus bisa diakses semua kelompok masyarakat, karena itu transportasi publik juga perlu memberikan jaminan kenyamanan pada kelompok masyarakat miskin. Karena dengan mobilitas tinggi dari pengguna mobil berarti mobilitas yang rendah bagi yang lain, sementara akses fasilitas yang tersebar sesuai dengan pengguna mobil mengurangi rangkaian fasilitas yang dapat dikonsentrasikan pada semua pusat ataupun *suburban*.

Daftar Pustaka

- Anonim, *Surabaya dalam Angka 2004* (Surabaya: BPS Jawa Timur, 2004).
- Anonim, "Surabaya Macet, Bagaimana Solusinya?," *Tempo Interaktif*, 16 Februari 2006.
- Cooley, Charles Horton, *The Theory of Transportation* (New York: American Economic Association, 1994).
- Hadiz, Vedi R & Richard Robison, *Organizing Power in Indonesia: The Politics of Oligarchy in an Age of Markets* (London: Routledge Curzon, 2004).
- Santosa, Purwo, "Menata Sistem Trans -portasi: Mendekatkan Demokrasi deng -an Rakyat," dalam *Jurnal Wacana*, 19, Tahun VI (Yogyakarta: Insist, 2005).
- Schipper, Lee, *Sustainable Urban Transport in the 21st Century: Challenges for the Developing World* (New Delhi: MacMillan, 2002).
- Shin, Yoon Hwan, *Demistifying the Capitalist State: Political Patronage, Bureaucratic Interest, and Capitalist in Formation in Soeharto's Indonesia*, Disertasi (Yale: Yale University, 1989).
- Skoepol, Theda, *States and Social Revolution* (New York: Cambridge Univ. Press, 1979).
- Susantoro, Bambang & Danang Parikesit, "1 -2-3 Langkah: Langkah Kecil yang Kita Lakukan Menuju Transportasi yang Berkelanjutan," *Majalah Transportasi Indonesia*, Vol. 1, Jakarta, 2004:89-95.