

JURNAL

**Peran Pemerintah Kota Surabaya dalam Pengaturan Transportasi Publik
Kota Surabaya : Studi Perkotaan Program “Suroboyo Bus”**



Disusun Oleh

M. Bayu Winaryo

NIM 071411333020

PROGRAM STUDI ILMU POLITIK

DEPARTEMEN POLITIK

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

UNIVERSITAS AIRLANGGA

2019

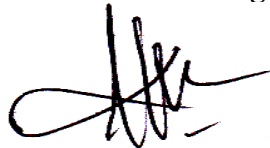
HALAMAN PERSETUJUAN DOSEN PEMBIMBING

**Judul Jurnal : Peran Pemerintah Kota Surabaya dalam Pengaturan Transportasi
Publik Kota Surabaya : Studi Perkotaan Program “Suroboyo Bus”**

Disusun oleh:
M. Bayu Winaryo
071411333020

Jurnal ini telah memenuhi dan disetujui untuk dipublikasikan.

Dosen Pembimbing



(Ucu Martanto, S. IP., M. Si.)

NIP. 1979032720091210

Peran Pemerintah Kota Surabaya dalam Pengaturan Transportasi Publik Kota Surabaya : Studi Perkotaan Program “Suroboyo Bus”

M. Bayu Winaryo¹

Abstrak

Penelitian ini berfokus pada peran lembaga pemerintah terkait dengan pengaturan transportasi publik di Kota Surabaya. Transportasi merupakan salah satu sektor yang berpengaruh bagi pertumbuhan ekonomi suatu kota dan potensial untuk dimanfaatkan sebagai komoditas yang digunakan dalam memperoleh sumber-sumber kekuasaan oleh sebagian pihak. Suroboyo bus juga merupakan wujud demokrasi yang sedang berjalan di Kota Surabaya. Metode yang digunakan pada penelitian ini adalah dengan menggunakan model kualitatif deskriptif. Dalam penelitian ini akan menjelaskan beberapa permasalahan terkait lembaga-lembaga yang terlibat dalam proses terbentuknya keputusan politik terkait pengelolaan Suroboyo bus dan melihat kepentingan-kepentingan yang terlibat di dalam keputusan politik tersebut serta relasi seperti apa yang akan muncul selama proses tersebut berlangsung. Dari proses analisis data yang berdasarkan pada teori rezim perkotaan milik Stone diketahui bahwa rezim yang ada di kota Surabaya berada di bawah kekuasaan walikota, dan sebagian besar kebijakan yang akan diambil pada sektor transportasi dipengaruhi rezim tersebut.

Kata Kunci : Politik Transportasi, Urban Regime theory, Kebijakan Publik, Keputusan Politik

Abstract

This research focuses on the role of government institutions related to regulating public transportation in the city of Surabaya. Transportation is one sector that influences the economic growth of a city and has the potential to be used as a commodity used in obtaining sources of power by some parties. Suroboyo bus is also a manifestation of ongoing democracy in the city of Surabaya. The method used in this study is to use a descriptive qualitative model. In this study, we will explain some issues related to the institutions involved in the process of forming political decisions related to the management of Suroboyo buses and see the interests involved in the political decision and what kind of relations will arise during the process. From the data analysis process based on the theory of Stone's urban regime it is known that the regimes in Surabaya are under the mayor's authority, and most of the policies that will be taken in the transportation sector are influenced by the regime.

¹ Mahasiswa Program Sarjana Departemen Politik, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Airlangga angkatan 2014 bayuwinaryo27@gmail.com

Keywords: Politics of Transportation, Urban Regime theory, Public Policy, Political Decisions

Pendahuluan

Pertumbuhan kendaraan yang mencapai 7,03% setiap tahunnya menyebabkan berbagai permasalahan di bidang transportasi. Tingginya pertumbuhan jumlah kendaraan yang tidak mampu lagi diimbangi oleh ketersediaan lebar jalan menyebabkan kemacetan pada sebagian besar jalan di Surabaya. Selain kemacetan, permasalahan lain seperti tingginya polusi yang ditimbulkan serta tingginya angka kecelakaan yang terjadi menimbulkan permasalahan-permasalahan yang harus dapat diselesaikan oleh pihak pemerintah dibidang transportasi agar tidak semakin berlarut-larut dan menimbulkan permasalahan-permasalahan baru di masa yang akan datang. Transportasi publik merupakan salah satu alternatif yang diharapkan mampu mengurangi berbagai permasalahan tersebut. Karena pada dasarnya transportasi publik merupakan salah satu hal yang penting untuk diperhatikan terutama dalam mendukung mobilitas masyarakat surabaya yang sangat tinggi. Namun pada kenyataannya transportasi publik yang ada di kota Surabaya juga belum memadai untuk dijadikan sebagai alternatif mengatasi permasalahan tersebut. Permasalahan terkait armada, infrastruktur, sarana dan prasarana, regulasi, dan operasi masih perlu dilakukan berbagai pembenahan diberbagai sektor.

Program Suroboyo bus dihadirkan sebagai upaya untuk mengatasi permasalahan-permasalahan transportasi yang dihadapi. Mengingat program ini diharapkan menjadi solusi untuk mengurangi kemacetan, polusi serta kecelakaan yang sering terjadi pada pengguna kendaraan pribadi. Sehingga perlu dihadirkan suatu moda transportasi yang nyaman, aman serta mampu mengakomodir dan menarik minat masyarakat agar beralih dari kendaraan pribadi ke transportasi massal. Berbagai alternatif sudah pernah ingin dihadirkan oleh Pemerintah Kota Surabaya namun pada pelaksanaannya memang mengalami berbagai kendala. Salah satu contohnya adalah kegagalan Pemerintah Kota Surabaya dalam menghadirkan trem atau MRT yang mana keduanya belum mampu terealisasi hingga saat ini.

Suroboyo Bus sendiri hadir di tengah harapan masyarakat Kota Surabaya yang mengharapakan kehadiran moda transportasi yang mampu menjawab permasalahan-permasalahan transportasi yang selama ini dihadapi, di tengah kegagalan Pemerintah Kota Surabaya dalam menghadirkan MRT maupun trem yang selama ini digadang-gadang mampu menjadi salah satu solusi mengatasi berbagai permasalahan transportasi yang dihadapi Kota Surabaya. Dalam kehadirannya sendiri, selain banyak menimbulkan keuntungan, namun juga menimbulkan beberapa permasalahan baru yang harus diselesaikan oleh Pemerintah Kota Surabaya. Salah satu masalah yang bisa dilihat dari kehadiran Suroboyo Bus ini adalah tidak didukungnya infrastruktur yang memadai mengingat tidak disediakan jalur khusus bagi bus ini yang mana dengan dimensi bus yang cukup besar bagi sebagian besar jalanan yang ada di kota Surabaya ini yang di awal kehadirannya diharapkan mampu mengurangi kemacetan yang ada, justru menimbulkan penumpukan kendaraan ketika bus ini

lewat pada beberapa titik terutama pada jalan-jalan sempit dan persimpangan, dan hal tersebut sangat terlihat ketika posisi bus akan berbelok yang mana membutuhkan waktu yang lumayan lama mengingat ukuran bus yang panjang sehingga terjadi penumpukan kendaraan di belakangnya. Selain itu tidak adanya halte dari bus ini juga dapat dikatakan belum layak mengingat masih ada beberapa halte yang belum memiliki bangunan fisik, tidak ada tempat duduk serta tempat berteduh bagi calon penumpang yang ingin menggunakan moda transportasi ini.

Permasalahan lain yang timbul adalah terkait dengan kebijakan pembayaran menggunakan sampah botol plastik dan tidak menerima pembayaran menggunakan uang. Kebijakan tersebut bagi sebagian calon penumpang menjadi alasan untuk tidak menggunakan moda transportasi ini mengingat mereka harus mengumpulkan sampah botol untuk kemudian disetorkan ke bank sampah yang sudah disediakan dan ditukar menjadi poin yang selanjutnya digunakan untuk membayar atau bahkan mereka harus membawa sampah botol ketika ingin naik bus. Hal tersebut sangat merepotkan bagi sebagian orang, meskipun di pihak lain ada sebagian masyarakat yang juga lebih senang atas kebijakan tersebut mengingat mereka tidak perlu mengeluarkan sepeser uang pun untuk bisa menikmati bus ini. Namun jika dilihat dari latar belakang dihadirkan bus ini yang ingin menarik minat pengguna kendaraan pribadi agar mau beralih ke kendaraan umum yang sebagian besar dapat dilihat adalah kaum pekerja yang membutuhkan moda transportasi yang simple dan tidak ribet maka metode pembayaran ini perlu dikaji ulang agar semua kalangan mampu merasakan manfaat atas hadirnya Suroboyo bus ini dan meningkatkan aksesibilitas bagi para calon penumpangnya.

Kurang fleksibelnya kebijakan terkait metode pembayaran yang ditentukan oleh pihak Pemerintah selaku pembuat regulasi menyebabkan tingkat aksesibilitas pada moda transportasi ini dinilai sangat rendah. Hal tersebut justru membuat tujuan dihidirkannya moda transportasi ini menjadi tidak tercapai. Kesulitan untuk dapat mengakses moda transportasi ini bagi sebagian masyarakat yang tidak sulit membawa atau mengumpulkan botol plastik menjadikan hambatan bagi mereka untuk dapat menggunakan moda transportasi ini. Mengingat rendahnya aksesibilitas bagi sebagian masyarakat, lalu untuk apa diadakan suatu moda transportasi publik.

Politik perkotaan erat kaitannya dengan bagaimana suatu kota mampu mengelola kewenangan serta kekuasaan politik yang dimiliki. Hal tersebut berkaitan dengan fragmentasi dari suatu kewenangan yang telah terbangun dan bagaimana suatu kota mampu menyelesaikan berbagai permasalahan yang dihadapinya serta bagaimana suatu pemerintahan dapat berjalan berdasarkan kekuasaan dimiliki, sehingga birokrasi dapat berjalan sesuai fungsinya dalam suatu pemerintahan. Karena teori ini berpendapat bahwa suatu organisasi politik mampu membentuk kontrol populer yang menjadikan pemerintah menjadi kurang responsif atas permasalahan sosial ekonomi yang dihadapi. Karena dalam menentukan arah keputusan politik yang diambil dalam suatu pemerintahan tentu tidak akan lepas dari pengaruh dari pemilik kepentingan terkait.

Berbicara mengenai rezim yang terlibat dalam pertumbuhan suatu kota, tidak hanya berkaitan dengan suatu perubahan serta pergeseran dari siapa yang berkuasa melainkan lebih melihat kepada perubahan dan pergeseran dari suatu objek yang dikuasai itu sendiri. Karena disini yang lebih dilihat adalah lahan yang dikelola sebagai suatu komoditas yang dapat digunakan untuk memperoleh sumber kekuasaan serta keuntungan dari segi ekonomi. Karena pada prakteknya apabila suatu kelompok elite digantikan oleh kelompok elite lain ditengah jalan dari suatu proyek pertumbuhan kota itu tadi, kelompok elite baru sebagai penerus/pengganti dari rezim sebelumnya tidak dapat disalahkan dan tidak dapat merubah konsensus atau kesepakatan yang sudah ada sebelumnya. Karena dalam Pertumbuhan suatu kota, Suatu konsensus akan lebih kuat dibandingkan kebijakan yang akan dibuat mengingat bahwa konsensus adalah merupakan salah satu kunci utama dalam pertumbuhan suatu kota.

Pada intinya teori ini menekankan terjadinya suatu kerjasama atau koalisi yang terjalin antara pemerintah sebagai pemilik sumber-sumber kekuasaan tertinggi dalam suatu wilayah dan pemilik modal sebagai elite ekonomi yang membantu dari segi modal. Diharapkan keduanya mampu menjalin suatu kerjasama yang baik agar mampu mengembangkan suatu wilayah. maupun kota menjadi lebih maju. Karena konsensus yang terjalin antara keduanya akan mempengaruhi arah kebijakan yang diambil oleh pihak pemerintah sebagai pembuat regulasi dalam suatu wilayah perkotaan yang mana akan berdampak pada pertumbuhan dari suatu wilayah dan kesejahteraan suatu masyarakat tergantung pada kepentingan yang dimiliki oleh suatu rezim yang berkuasa, apakah kepentingan tersebut kan menguntungkan atau tidak bagi masyarakat itu sendiri.

Berdasarkan dari kepentingan-kepentingan yang dimiliki oleh berbagai lembaga yang ada pada struktural Pemerintah Kota Surabaya ini akan mendorong mereka untuk berkoalisi dan membentuk sebuah rezim. Rezim tersebut yang kemudian akan mempengaruhi berbagai upaya yang diambil oleh pihak pemerintah, termasuk dalam mendorong pertumbuhan ekonomi di wilayahnya agar mampu menghidupkan mesin-mesin industri dan tercipta pusat-pusat pertumbuhan ekonomi baru, serta memicu perputaran ekonomi yang lebih cepat yang berpihak pada kepentingan-kepentingan yang mereka miliki.

Sejauh ini penelitian terkait program Suroboyo bus ini hanya membahas mengenai implementasi kebijakannya dan belum mencakup proses pembentukan dan kepentingan-kepentingan seperti apa saja yang terlibat di balik kebijakan transportasi yang diambil oleh Pemerintah Kota Surabaya. Salah satunya adalah penelitian yang dilakukan oleh Firmansyah (2019) yang berfokus pada sejauh apa keberhasilan Pemerintah Kota Surabaya dalam melakukan implementasi kebijakan terkait Suroboyo bus, terutama terkait kebijakan pembayaran yang menggunakan sampah plastik. Sehingga penelitian kali ini diharapkan mampu menjelaskan lebih dalam beberapa permasalahan terkait lembaga-lembaga yang terlibat dalam proses terbentuknya keputusan politik terkait pengelolaan Suroboyo bus dan melihat kepentingan-kepentingan yang terlibat di dalam keputusan politik tersebut serta relasi seperti apa yang akan muncul selama proses tersebut berlangsung.

Lembaga yang terlibat dalam proses pembuatan kebijakan Program Suroboyo Bus

Suroboyo bus hadir sebagai salah satu agenda pengembangan dan pembangunan wilayah yang memiliki fokus pada pengadaan sistem transportasi serta infrastruktur layak bagi masyarakat Kota Surabaya sebagai upaya untuk meningkatkan ekonomi serta kualitas pelayanan publik yang dilakukan oleh Pemerintah Kota Surabaya serta menjalankan amanat UU No. 22 Tahun 2009. Dalam pelaksanaannya program ini tidak terlepas dari berbagai kepentingan yang menentukan arah keputusan politik yang diambil oleh Pemerintah Kota Surabaya. Dalam suatu program, pastilah terdapat tujuan awal yang ingin dicapai oleh pihak inisiator sebagai pencetus ide terkait suatu program, begitu juga dengan program Suroboyo bus ini.

Pada awal dicetuskannya ide Suroboyo bus ini hingga proses perencanaan dan penerapan tidak terlepas dari berbagai kepentingan yang ingin dicapai baik oleh pencetus maupun pengelola serta pihak-pihak lain yang terlibat didalamnya. Berkaitan dengan Program Suroboyo bus ini terdapat lembaga eksekutif dan legislatif yang ikut terlibat dalam perencanaan maupun pengelolaannya. Lembaga eksekutif sebagai inisiator serta eksekutor atas setiap program yang dilakukan dalam suatu pemerintahan dan legislatif sebagai pihak yang mengawasi dan menyetujui setiap perencanaan program yang sudah dibuat. Dalam proses penyusunan kebijakan program Suroboyo bus ini, lembaga eksekutif yang terlibat dalam penyusunan kebijakan program Suroboyo bus terdiri Walikota, Dinas Perhubungan (DISHUB), Dinas Kebersihan Dan Ruang Terbuka Hijau (DKRTH) dan BAPPEKO Kota Surabaya. Sedangkan lembaga legislatif yang terlibat adalah DPRD Kota Surabaya yang berasal dari Komisi B dan Komisi C.

Proses penyusunan kebijakan program Suroboyo bus terhitung sejak tahun 2012, dan mulai dieksekusi sejak tahun 2016 yang dimulai dengan penyusunan rancangan anggaran oleh BAPPEKO. Sementara itu pada tahun 2017 mulai dilibatkannya DISHUB dalam pengadaan unit dari Suroboyo bus ini. Dalam pelaksanaan Suroboyo bus ini secara garis besar tugas yang dimiliki oleh DISHUB akan lebih kearah teknis salah satunya adalah pengadaan, berikut pengoperasian dan perawatan dari armada Suroboyo bus itu sendiri. Sedangkan untuk Dinas Kebersihan Dan Ruang Terbuka Hijau (DKRTH) Kota Surabaya berperan dalam pengelolaan sampah plastik yang digunakan dalam pembayaran pengguna moda transportasi ini. Sementara itu peran sebagai inisiator lebih banyak dilakukan oleh Walikota Surabaya selaku pemegang kekuasaan tertinggi dalam struktural Pemerintah Kota Surabaya.

Dalam program Suroboyo bus ini, lembaga legislatif yang terlibat adalah Anggota Komisi B DPRD Surabaya yang bertanggung jawab terkait kebijakan retribusi dari Program Suroboyo bus dan Komisi C DPRD Surabaya yang menangani permasalahan terkait dengan kebijakan moda transportasi. Pertimbangannya, karena DPRD memiliki 3 fungsi, fungsi legislasi, anggaran dan pengawasan. Pada program Suroboyo bus ini, DPRD memang memainkan peran sebagaimana fungsinya tersebut. DPRD Kota Surabaya disini berperan sebagai regulator dalam proses penyusunan kebijakan program Suroboyo bus ini. Secara

teknis tugas dari DPRD kota Surabaya ini dibagi lagi menjadi 2 yaitu: *Pertama*, Komisi B DPRD Kota Surabaya yang menangani kebijakan terkait dengan retribusi Suroboyo bus. Komisi B berperan untuk ikut menyusun dan mengawasi segala jenis kebijakan retribusi yang akan dilakukan pada Program Suroboyo bus. *Kedua*, Komisi C DPRD Kota Surabaya yang menangani kebijakan terkait dengan Moda Transportasi Suroboyo bus. Komisi C berperan untuk ikut menentukan dan mengawasi moda transportasi yang digunakan pada Program Suroboyo bus.

DPRD yang memiliki wewenang sebagai regulator pada sistem pemerintahan, berhak memberikan persetujuan maupun penolakan terhadap rancangan program yang diajukan oleh pihak pemerintah. Terlebih apabila tidak dilibatkannya pihak DPRD dalam perencanaan suatu program maka kemungkinan untuk program tersebut dapat disetujui dan terealisasi menjadi sangat kecil mengingat tugas dari DPRD yang berperan sebagai regulator atas kinerja dari pihak eksekutif yang memiliki hak untuk menolak rancangan program yang diajukan oleh lembaga eksekutif. Namun jika melihat jumlah kursi yang dimiliki oleh PDI-perjuangan yang notabene merupakan partai pengusung walikota selaku lembaga eksekutif tertinggi dalam struktural Pemerintah Kota Surabaya, justru menjadikan struktur DPRD Kota Surabaya menjadi salah satu sumber kekuasaan yang dimiliki oleh Walikota dalam merealisasikan setiap program yang lembaga eksekutif rencanakan.

Peran lembaga eksekutif sebagai inisiator akan semakin mudah untuk mendapat persetujuan dari pihak legislatif mengingat adanya sumber kekuasaan yang dimiliki pihak eksekutif dalam hal ini walikota terhadap partai pengusungnya yang memiliki dominasi kursi dalam lembaga legislatif. Dengan kursi yang dimiliki PDI-Perjuangan dalam struktur DPRD Kota Surabaya yang mencapai 15 kursi tersebut sudah cukup mendominasi arah keputusan politik yang akan diambil oleh DPRD Kota Surabaya terutama dalam mensukseskan program-program yang diajukan oleh rekanan partainya. Walikota akan lebih mudah menjalankan perannya sebagai inisiator bagi setiap program yang akan ditetapkan di Surabaya.

Disisi lain dalam pengelolaan Suroboyo bus ini, sama sekali tidak melibatkan DAMRI. Hal tersebut mengingat bentuk DAMRI yang saat ini adalah Perusahaan Umum "PERUM" yang mengharuskan lembaga ini mencari keuntungan untuk perusahaannya. Sedangkan di sisi lain, Pemerintah Kota Surabaya menginginkan hadirnya Suroboyo bus ini lebih mengutamakan pelayanan serta edukasi bagi seluruh masyarakat. Apabila dalam pengelolaannya melibatkan Perum DAMRI, dikhawatirkan keputusan pembayaran 100% menggunakan sampah botol plastik tidak bisa sepenuhnya diterapkan sesuai harapan awal perencanaan Program Suroboyo Bus ini. Sehingga pada pelaksanaannya, Suroboyo bus yang tidak memiliki Badan Hukum yang menaungi layaknya Bus TransJakarta tidak bisa menggunakan plat berwarna kuning meskipun statusnya sebagai transportasi publik atau angkutan umum.

Analisis Kebijakan Pemerintah Kota Surabaya terkait Program Suroboyo Bus

Dalam pertumbuhan suatu kota tidak terlepas dari peran pemerintah serta kepentingan-kepentingan pihak terkait yang ikut mempengaruhinya. Dalam pertumbuhan suatu kota, pemerintah merupakan salah satu pemilik kekuasaan yang pada akhirnya akan membentuk suatu rezim yang mampu mempengaruhi berbagai keputusan politik dan arah kebijakan yang akan diambil oleh pihak pemerintah kota untuk mendorong pertumbuhan ekonomi dengan menghidupkan mesin-mesin industri di wilayahnya agar dapat tercipta pusat-pusat pertumbuhan ekonomi baru, yang akhirnya mampu memicu perputaran ekonomi yang lebih cepat serta menjadikan pendapatan dari masyarakat semakin meningkat. Suatu rezim ikut mengambil peran dalam mempengaruhi arah kebijakan yang akan diambil melalui sumber-sumber kekuasaan yang mereka miliki. Salah satu indikator yang dapat dilihat terkait dengan pertumbuhan suatu kota adalah dari bagaimana mereka mampu menggerakkan mesin-mesin industri yang ada di wilayahnya sehingga dapat membuka lahan bagi para pemilik modal untuk melakukan investasi dan mendorong pertumbuhan yang semakin pesat pada wilayahnya.

Berkaitan dengan implementasi dari kebijakan Suroboyo bus ini, dapat menunjukkan bahwa terdapat kepedulian Pemerintah Kota Surabaya di sektor transportasi yang selama ini tidak banyak mendapat perhatian oleh pihak Pemerintah Kota Surabaya. Kebijakan yang dibuat oleh Pemerintah Kota Surabaya terkait program Surabaya bus, merupakan usaha pemerintah dalam mewujudkan pembangunan yang berbasis pada inovasi dan teknologi. Dipilihnya metode pembayaran menggunakan sampah botol plastik menunjukkan bahwa Suroboyo bus dihadirkan sebagai bentuk inovasi yang dilakukan oleh Pemerintah Kota Surabaya yang selama ini terkesan pasif menangani permasalahan yang ada di sektor ini. Permasalahan terkait kemacetan, polusi serta tingginya angka kecelakaan yang terjadi diharapkan mampu diatasi dengan hadirnya Suroboyo bus sebagai alternatif baru ditengah kegagalan Pemerintah Kota Surabaya dalam menghadirkan trem maupun MRT yang selama ini digadagadag akan segera hadir di Surabaya. Suroboyo bus juga diharapkan menjadi wujud demokrasi yang sedang berjalan di Kota Surabaya. Dimana dapat menunjukkan bagaimana peran negara turut serta hadir ditengah-tengah masyarakat sipil, dimana masyarakat juga dapat mempengaruhi negara dalam wujud pembentukan kebijakan-kebijakan yang diterapkan. Hadirnya Suroboyo bus sebagai jawaban atas permasalahan transportasi yang dihadapi masyarakat Kota Surabaya merupakan wujud dari hadirnya negara terhadap masyarakat yang dipimpin.

Suroboyo bus yang pada awal diluncurkannya hanya berjumlah 10 unit, yang kemudian pada tanggal 4 Januari 2019 bertempat di taman Surya, menambah jumlah armada sebanyak 10 unit lagi, sehingga secara keseluruhan jumlah Suroboyo bus sejak tanggal 4 Januari 2019 menjadi 20 unit. Menunjukkan adanya keseriusan yang dilakukan oleh Pemerintah Kota Surabaya dalam menjalankan program ini. Penambahan unit ini diketahui juga bertujuan untuk meningkatkan pelayanan yang lebih baik bagi masyarakat Kota Surabaya. Selain itu dapat dilihat bahwa Program Suroboyo bus merupakan bentuk tanggung jawab Pemkot Surabaya menciptakan transportasi yang aman bagi seluruh masyarakat Kota Surabaya. Program Surabaya bus, merupakan usaha dalam memfasilitasi aspirasi dan kebutuhan masyarakat pada sektor transportasi massal, yang berpihak pada masyarakat serta memberikan jaminan atau kepastian menanggapi persoalan-persoalan yang terjadi ditengah masyarakat.

Disisi lain, dipilihnya metode pembayaran menggunakan sampah botol plastik sebagaimana yang sudah diatur dalam PERWALI No. 67 tahun 2018 tentang Tentang kontribusi sampah dalam penggunaan layanan bus Surabaya. Kebijakan pembayaran yang menggunakan sampah botol plastik dan tidak menerima pembayaran menggunakan uang merupakan suatu inovasi yang bagi sebagian calon penumpang menjadi alasan untuk tidak menggunakan moda transportasi ini, mengingat mereka harus mengumpulkan sampah botol untuk kemudian disetorkan ke bank sampah yang sudah disediakan dan ditukar menjadi poin yang selanjutnya digunakan untuk membayar atau bahkan mereka harus membawa sampah botol ketika ingin naik bus. Hal tersebut sangat merepotkan bagi sebagian orang, meskipun di pihak lain ada sebagian masyarakat yang juga lebih senang atas kebijakan tersebut mengingat mereka tidak perlu mengeluarkan sepeser uang pun untuk bisa menikmati bus ini. Kurang fleksibelnya kebijakan terkait metode pembayaran yang ditentukan oleh pihak pemerintah selaku pembuat regulasi menyebabkan rendahnya tingkat aksesibilitas pada moda transportasi ini dinilai sangat rendah, yang mana hal tersebut justru membuat tujuan diadakannya suatu moda transportasi menjadi tidak tercapai, dikarenakan dari segi aksesibilitas yang dimiliki masyarakat selaku penggunaanya menjadi sangat rendah. Lalu untuk apa diadakan suatu moda transportasi publik.

Dalam pengelolaan Suroboyo bus ini, sama sekali tidak melibatkan DAMRI. Hal tersebut mengingat bentuk DAMRI yang saat ini adalah Perusahaan Umum "PERUM" yang mengharuskan lembaga ini mencari keuntungan untuk perusahaannya. Sedangkan di sisi lain, Pemerintah Kota Surabaya menginginkan hadirnya Suroboyo bus ini lebih mengutamakan pelayanan serta edukasi bagi seluruh masyarakat. Apabila dalam pengelolaannya melibatkan Perum DAMRI, dikhawatirkan keputusan pembayaran 100% menggunakan sampah botol plastik

tidak bisa sepenuhnya diterapkan sesuai harapan awal perencanaan Program Suroboyo Bus ini. Terkait dengan pengelolaan Suroboyo bus ada baiknya jika dibentuk suatu badan Khusus yang menangani. Mengingat kota lain di Indonesia sudah memiliki badan tersebut. Untuk menarik investor agar mau berinvestasi pada bidang transportasi, badan berupa BUMD akan lebih tepat dipilih mengingat badan ini juga masih tetap menekankan pada *public service oriented* sehingga masyarakat juga masih bisa mendapatkan pelayanan yang baik namun tidak menghalangi pula niat bagi para pemilik modal untuk berinvestasi.

Politik perkotaan erat kaitannya dengan bagaimana pemerintah kota mampu mengelola kewenangan yang dimiliki untuk menyelesaikan setiap permasalahan yang dihadapi. Selain itu juga berkaitan dengan bagaimana peran elite perkotaan yang terlibat dan sejauh apa masyarakat bisa percaya serta mau berpartisipasi dalam menyelesaikan permasalahan tersebut. Berkaitan dengan permasalahan transportasi yang dihadapi oleh Kota Surabaya berdasarkan temuan dilapangan diketahui bahwa pertumbuhan jumlah kendaraan pribadi semakin hari semakin bertambah dengan pesat dan belum bisa diimbangi dengan ketersediaan angkutan massal serta infrastruktur yang memadai. Sehingga diketahui angka pengguna kendaraan pribadi juga semakin meningkat yang menyebabkan meningkatnya kemacetan serta tingginya angka kecelakaan yang terjadi. Hadirnya Suroboyo bus adalah merupakan usaha yang dilakukan pemerintah dalam memberikan alternatif untuk mengatasi permasalahan transportasi yang sedang dihadapi. Terlepas dari kepentingan yang ada dibalik kebijakan yang diambil, Suroboyo bus diharapkan mampu mengakomodasi kebutuhan mobilitas masyarakat serta mengedukasi masyarakat untuk mau beralih dari kendaraan pribadi ke angkutan umum.

Berkaitan dengan implementasi dari kebijakan Suroboyo bus ini, jika dilihat berdasarkan teori rezim perkotaan maka dapat dikatakan bahwa hadirnya Suroboyo bus adalah sebagai salah bentuk mesin pertumbuhan yang coba dihadirkan oleh Pemerintah Kota Surabaya untuk mendorong pertumbuhan ekonomi di kotanya. Hadirnya Suroboyo bus sebagai moda transportasi baru di Surabaya diharapkan mampu untuk mengakomodasi kebutuhan transportasi masyarakat. Hal tersebut dapat dilihat dari trayek yang dilalui oleh bus ini yang dimulai dari titik terluar dan melewati pusat kota meskipun pada kenyataannya masih belum memadai mengingat belum terintegrasinya Suroboyo bus dengan moda transportasi lain yang ada di Kota Surabaya.

Kesimpulan

Program Suroboyo bus merupakan bentuk konsensus yang berhasil dilakukan oleh lembaga eksekutif dan lembaga legislatif yang ada di Kota Surabaya. Karena dalam pelaksanaan Program Suroboyo bus ini telah terjadi sebuah konsensus dalam proses perencanaan yang melibatkan Pemerintah Kota Surabaya sebagai lembaga eksekutif dan DPRD Kota Surabaya sebagai lembaga legislatif. Pada prosesnya lembaga eksekutif yang memiliki peran sebagai inisiator sudah mendapatkan persetujuan atas rancangan yang diajukan pada pihak eksekutif. Berdasarkan temuan di lapangan, Pemerintah Kota Surabaya mampu membentuk suatu rezim yang terintegrasi di bawah kekuasaan yang dimiliki oleh Walikota Surabaya dalam menggerakkan mesin-mesin industri pada bidang Transportasi di

Kota Surabaya yang secara garis besar bertujuan untuk mensejahterakan kehidupan masyarakat Kota Surabaya serta menjalankan perputaran ekonomi yang ada di Kota Surabaya melalui pelayanan transportasi yang layak dan memadai.

Kebijakan Program Suroboyo bus menjadi wujud intervensi pemerintah yang dilakukan demi kepentingan masyarakat untuk menyelesaikan permasalahan-permasalahan di bidang transportasi. Berdasarkan berbagai temuan dilapangan, secara normatif fokus dari pengadaan Suroboyo bus ini dibagi menjadi 2, yaitu: *Pertama*, Sebagai upaya Pemerintah Kota Surabaya dalam mengatasi masalah kemacetan yang terjadi di kota Surabaya. Dalam implementasinya, Pemerintah Kota Surabaya telah menyediakan alternatif moda transportasi baru yang mampu mengakomodir kebutuhan transportasi bagi masyarakat kota Surabaya yang aman, nyaman dan terjangkau. Dengan harapan untuk menarik minat masyarakat kota Surabaya agar mau beralih dari penggunaan kendaraan pribadi ke angkutan umum. *Kedua*, Sebagai upaya yang dilakukan oleh pemerintah kota Surabaya dalam memberikan edukasi terhadap masyarakat terkait lingkungan hidup serta pengelolaan sampah plastik yang selama ini juga menjadi salah satu permasalahan yang dihadapi oleh Pemerintah Kota Surabaya.

Hadirnya Suroboyo bus belum begitu banyak memberikan dampak terhadap pertumbuhan ekonomi yang ada di Kota Surabaya. Suroboyo bus hanya sebagai bentuk legitimasi yang dimiliki Pemerintah Kota dalam upaya pengaturan transportasi publik yang ada. Hadirnya Suroboyo bus lebih pada pembentukan citra kota yang ingin ditunjukkan oleh rezim penguasa yang pada akhirnya tujuan awal diadakannya Suroboyo bus ini sebagai moda transportasi untuk mengakomodir kebutuhan mobilitas masyarakat belum terpenuhi.

DAFTAR PUSTAKA

Buku :

- Aminah, Siti. 2016. *Penataan Transportasi Publik-Privat dan Pengembangan Aksestabilitas Masyarakat*. Surabaya : Airlangga University Press
- Dunn, N. William. 2000, Pengantar Analisis Kebijakan Publik, edisi II. Jogjakarta: Gajah Mada University Press.
- Mazmanian, Daniel A and Paul A. Sabatier. 1983. *Implementation and Public Policy*, Scott Foresman and Company, USA.
- Samodra, Wibawa. 1994. *Kebijakan Publik Proses dan Analisis*. Jakarta : Intermedia.
- Surbakti, Ramlan, 1992, *Memahami Ilmu Politik*, Gramedia Widya Sarana, Jakarta
- Warjio. 2016. *POLITIK PEMBANGUNAN Paradoks, Teori, Aktor, dan Ideologi*. Jakarta : Kencana Prenamedia group
- Suzanne Keller, 1995, *Penguasa dan Kelompok Elite; Peranan Elite Penentu Dalam Masyarakat Modern*, cet. II. Jakarta : PT. RadjaGrafindo Persada,